ARIPI ROMÂNEȘTI



Director, C-d
AL. DEME

421

NUMĂR SPECIAL ÎNCHINAT PATRONULUI SBURĂTORILOR ROMÂNI

ERÓILOR AERULUI

ANUL II, Nr. 44-45
20 IULIE 1943

ZIUA AVIAȚIEI

LEI 4





Cunoscută este tuturor bravura cu care înfruntă toate primejdiile viteji noştri sburători, nestăvilita lor stăruinţă de a împlini toate însărcinările ce li se dau, isprăvile minunate şi dorul de a fi cei dintâi în toate luptele, care ne vor aduce biruinţă deplină asupra vrăjmaşului şi nădejde de mult bine.

De aceea binecuvintez din inimă, în numele Dumnezeului strămoşilor noştri, pe vajnicii apărători ai scumpei noastre Patrii, pe viteji sburători români, care luptă pentru izbânda Sfintei Cruci şi pentru drepturile Naţiei.

Pentru Rege şi Conducător, neadormiţi străjeri şi purtători de grijă de viitorul Ţării si al fiilor ei, tot înainte!

† Nicodim
Patriarhul României

PATRONUL SBURĂTORILR ROMÂN

20 Iulie „Patronul Aviației".

Sburătorii Români sărbătoresc pe purtătorul de fulgere Sft. ILIE pentru a treia oară în plin războiu.

Aripile româneşti domină, plan la plan cu puternicele forțe aeriene germane, văzduhul sovietic şi zi de zi, sburătorii noştri înscriu mărețe fapte de legendă în istoria acestui neam dârz şi mândru.

Din memorabila zi de destin nou — 22 Iunie 1941 — când MAREŞALUL CONDUCĂTOR a ordonat „Treceți Prutul", continuă marşul victorios spre Răsărit.

La Harkow, pe Don, la Stalingrad, în Crimeea şi în văzduhul de peste Volga şi în Caucaz, Aeronautica Română cu toate unitățile ei: vânătoare, bombardament, observație, recunoaştere, hidro, legătură, transport şi antiaeriană, a fost prezentă luptând cu vitejie, dând jertfe scumpe, dar obținând victorii categorice.

Tonele de bombe lansate pe obiectivele duşmane de către escadrilele noastre, care au sfidat şi străpuns cele mai dense baraje de foc ale artileriei antiaeriene bolşevice;

Avioanele inamice doborîte în lupte aeriene de vânătorii noştri neînfricați şi gata oricând de jertfă, sau de bateriile de A. c. A., stau mărturie pentru forța cu care Aeronautica Română a isbit şi a cucerit spațiul duşman.

Iar dacă reamintim aci şi luptele angajate în prima linie, între bateriile noastre de a. a., contra tancurilor bolşevice în marea bătălie a Donului şi în apărarea aerodromurilor în spațiul Stalingradului; misiunile de sacrificiu ale aviației de transport la unitățile încercuite, — avem ansamblul efortului magnific pe care l-a făcut Aeronautica Română, care n'a pregetat să sboare în orice condițiuni de vreme, să acționeze, să atace, să lupte, să apere sau să sprijine forțele române şi germane în încleştarea apocaliptică din Răsărit.

Astăzi, eroii cari şi-au jertfit viața în lupta cu forțele neînțelese ale naturii, eroii primelor sboruri sau ai tentativelor de record pentru propăşirea Aripilor Româneşti se întâlnesc cu bravii jertfitori din cel mai mare şi mai glorios războiu, în care neamul nostru şi-a angajat tot destinul său. In văzduh pluteşte spirit de aripi frânte ale sburătorilor cari, dela AUREL VLAICU şi ZORILEANU, dela MUNTENESCU, BUCUR, HURMUZESCU, ROMANESCU până la Cpt. Comandor BĂTĂCUI — prima jertfă a războiului sfânt —, Cpt. Comandor Alex. POPIŞTEANU, Lt. rez. POLIZU, Sublt. CLARU Vasile, Adj. HEDEŞIU, serg. mitralior MOCANU Ilie şi toți acei cari au uitat Țării, REGELUI şi CONDUCĂTORULUI lor, tributul cel mare, jertfa vieții.

De aceea ziua aniversară a Aviației Române este, în acelaş timp, şi un prilej de reculegere şi unul de entuziastă chemare la încrederea pe care trebue să o avem în Aviația şi sburătorii noştri.

Acestora nu le pot spune altceva mai bun de ziua Patronului lor decât *îndemnul* de a nu uita niciodată şi în nici o împrejurare lozinca formulată de MAREŞALUL CONDUCĂTOR. *„Mergeți pe aceeaşi cale"*.

Această lozincă este pentru noi sburătorii o *poruncă* şi un *crez*...

Poruncă venită de dincolo de hotarele vieții, dela eroii aerului ce s'au jertfit pentru gloria aripilor şi pentru destinele Patriei;

Crezul de totdeauna al neamului românesc ce a putut fi învins uneori, *dar robit niciodată*.

General de escadră aviator

GH. JIENESCU

Ministru Subsecretar de Stat al Aer





Activitate de aerodrom
(Foto Teodosescu)



La un grup de luptători ... pe ... sburător ... P...



Intoarcerea bombardierilor din misiune (S. ...

ARIPI ROMANE...

M. S. REGELE MIHAI I REGELE TUTUROR ROMÂNILOR ESTE MARELE SUSȚINĂTOR AL AVIAȚIEI NOASTRE. IN TIMPUL DOMNIEI SALE, AVIAȚIA ROMÂNĂ S'A ACOPERIT DE GLORIE PRIN ACȚIUNILE DE EXCEPȚIONAL CURAJ ȘI PRICEPERE ALE TINERILOR NOȘTRI SBURĂTORI!



... manșe
(Foto Teodosescu)



Mareșalul Conducător între sburătorii de foc *(S. M. ...*



...n mijloc: regretatul



Mancă şi atenţie încordată
(Foto Teodosescu)



...ŢI ÎN LUPTĂ

MARELE REGE FERDINAND I, FOTOGRAFIAT LA O MANIFESTARE AVIATICĂ, ÎN 1923, PURTÂND UNIFORMA DE ATUNCI A SBURĂTORILOR ROMÂNI! DRAGOSTEA ŞI SUPERIOARA LUI ÎNŢELEGERE PENTRU VIITORUL „ARMEI NOUI", AU IMPRIMAT — ÎNCĂ DE ATUNCI — UN RITM NOU ÎN DESVOLTAREA PERMANENTĂ A AVIAŢIEI NOASTRE. DE ACEEA, DE ZIUA AVIAŢIEI, GÂNDUL SBURĂTORILOR TREBUE SĂ SE ÎNDREPTE CU RECUNOŞTINŢĂ CĂTRE ACELA CARE A FOST UN MARE ROMÂN, UN MARE REGE ŞI ÎN ACELAŞ TIMP UN LUMINAT PROTEJATOR AL AVIAŢIEI ROMÂNE



...băţi aflată în linie



Caldă revedere
(Foto Teodosescu)



TENENTUL
OR REZERVA
NTACUZINO

e Lutzow
ristii ro-
grafe ale
pentru
ră.

P E Bizu Cantacuzino il cunoaşte toată lumea; il cunosc in special tinerii care l-au urmărit cu entuziasm in toate manifestările sportului nostru din nainte de războiu. Tenis, motociclism, hockey, turism şi acrobaţie aeriană — unde deţine titlul de campion naţional — precum şi alte sporturi ce scapă competenţei mele, toate erau de domeniul unei părţi din activitatea tinerească a acestui sburător. Spun sburător, pentru că Bizu Cantacuzino este mai inainte de orice un distins cavaler al aerului, un artist in meseria aceasta atât de grea, dar atât de sublimă!

Pilot şef al societăţii de navigaţie aeriană LARES la declararea războiului — funcţiune in care s'a impus prin minunatele lui calităţi de bun sburător şi printr'o temeinică pregătire de specialitate — Cantacuzino este trimis pe front in celebra escadrilă 53 a căpitanului Georgescu Emil şi in scurt timp se impune ca un admirabil luptător şi trăgător aerian.

85 de misiuni de războiu, 4 avioane bolşevice doborite şi 2 probabile, reprezintă bilanţul lui de luptă din prima parte a războiului nostru sfânt.

Pentru faptele sale de arme a fost decorat cu Virtutea Aeronautică cu 2 barete. Crucea de fier, etc.

După un stagiu de 2 luni pe front, Lt. Cantacuzino este rechemat la „LARES" unde işi reia — pe lângă conducerea adinterim a direcţiei de exploatare — activitatea spinoasă, tăcută şi obositoare a tuturor piloţilor de linie, aceşti splendizi anonimi ai călătoriilor şi transporturilor aeriene.

Dar Bizu este un combativ. Temperamentul şi intreaga lui făptură fizică şi morală il desenează ca pe un clasic vânător aerian. El face parte din rarile excepţii in care vârsta inaintată — nu are totuşi mai mult de 37 ani — nu inseamnă o piedică pentru calităţile şi reflexele prompte ce se cer acestei speciale activităţi de aviaţie. Ca şi Nicu Polizu, a ştiut — prin cumpătare şi viaţa sportivă pe care o duce — să-şi menţină intacte forma fizică şi fondul sufletesc cerute unui tânăr vânător aerian.

Şi, deşi prin sborurile militare de transport efectuate pe front, el se afla destul de des printre camarazii luptători, a cerut cu insistenţă să fie retrimis acolo, in escadrilă, intre prieteni şi in vâltoarea luptei, acolo, unde de dimineaţă până in noapte se trăeşte imbrăcat in haină de sbor, lângă avion, gata la cea dintâi alarmă să ţâşneşti in aer contra vrăjmaşului!

După repetate cereri a reuşit! L-am văzut in dimineaţa plecării lui pe front. Era vesel, mai falnic ca niciodată, dornic de isprăvi menite să impuţineze numărul celor ce luptă contra noastră.

La vreo trei săptămâmi, un camarad intors de pe front mi-a comunicat activitatea lui Bizu in acest timp pe front. Nu a doborit noui avioane inamice; in faţa unei sdrobitoare supremaţii aeriene — pe care sburătorii români şi germani au obţinut-o graţie unei activităţi neincetate — bolşevicii au devenit mai prudenţi, „ieşirile" lor mai rare. In schimb aerul este „ţinut" aproape in permanenţă de ai noştri. Aşa se explică faptul că numai in acel scurt timp locotenentul Cantacuzino a ajuns să aibă 42 misiuni, dintre cari 6 de vânătoare de noapte, sbor extrem de greu şi de periculos, mai ales in condiţiunile speciale in care se desfăşoară mai intotdeauna, in bezna frontului indepărtat.

Bizu Cantacuzino şi-a găsit in sfârşit spaţiul elanului său dinamic, in răpăitul mitralierelor, in sgomotul motoarelor şi al exploziilor de proectile.

Şi acolo — alături de bravii lui camarazi — el stă in permanenţă la postul său de veghe şi de pândă din inaltul cerului!

DEM.



SERG. AV. ION VASILIU

Sergentul — trăgător aerian — Ioan Vasiliu, unul din numeroşii luptători ai unui eroic grup de bombardament român.

Are peste 75 misiuni la inamic, deasupra iadului bolşevic dela Stalingrad, Cotul Donului, Nowocerkaska, Raspopinskaya, etc.

Pentru bravura sa a fost decorat cu Bărbăţie şi Credinţă cl. II, Crucea de Fier germană şi propus la Virtutea Aeronautică cu spade.

AL. D.



S-LT. AV. REZ. SORIN TULEA

Sublt. aviator rez. Sorin Tulea.

Simpaticul nostru colaborator şi ... din bravii luptători aerieni şi exc... pilot de bombardament.

Are la activul său — in prime p... a campaniei — 34 de misiuni de b...bardament, fiind decorat pentru m... de războiu cu: Virtutea Aeronautică ... spade şi cu 2 barete, Coroana Romă... şi Crucea de Fier cl. II.

AL. ...

ARIPI ROMA...

CPT. C-DOR. AVIATOR IOSIFESCU



C PT. Comandor av. Iosifescu, brav sburător şi comandant al unui eroic grup de bombardament.

Deşi comandant secund — in prima parte a războiului — şi apoi comandant de grup, a luat parte la toate atacurile importante de bombardament, aflându-se in fruntea formaţiilor, in avionul cap, in calitate de pilot prim, insumând peste 50 de misiuni de bombardament la inamic. In una din aceste misiuni echipajul său a doborit două avioane de vânătoare bolşevice, iar cu ocazia unei alteia avionul său fiind atins de bombe de a. c. a. dusmane, comandorul Iosifescu şi-a continuat sborul spre obiectiv numai cu un singur motor dând dovadă de dârză hotărire de luptă şi superioară inţelegere a datoriei.

In luptele grele din cursul iernei trecute, a luat parte cu formaţiunile sale la atacul contra maselor de trupe bolşevice şi de apărare a oraşului Rostov. In această perioadă — alături de admirabili săi sburători şi subalterni — şi-a condus la glorie unitatea, luptând zi de zi fără a ţine seama de condiţiile grele atmosferice: furtuni de zăpadă, ceaţă groasă şi joasă, geruri până la — 30°.

Este un caracter dârz, precum ii este şi fapta. Este un element de nădejde pentru orce insărcinare de războiu; este un comandant sever — dar drept — şi

(Continuare in pag. 42)

II
NT



OF. ECHIP. AV. OPRESCU GH.

Ofiţerul de echipaj Oprescu Gheorghe — de curând înaintat în acest grad — este un strălucit pilot de războ şi un brav luptător aerian.

Are peste 75 de misiuni la inamic în calitate de pilot al unor grele avioane de bombardament. In timpul unor lupte aeriene şi-a adus la bază în bune condiţiuni avionul său avariat, iar în altă ocazie a aterisat foarte aproape de liniile de luptă ale infanteriei pentru a ridica nişte camarazi răniţi.

Sburător de zi şi noapte, face parte din „vechea gardă" a primilor sburători de bombardament din ţară.

Pentru strălucitele sale fapte de arme a fost decorat cu Virtutea Aeronautică cu spade şi două barete, Virtutea Militară şi Crucea de Fier.

AL. D.



ADJ. ŞEF AV. DUMITRESCU TEODOR

Adjutantul şef aviator Dumitrescu Teodor pilot de războ cu excepţionale calităţi de sbor, brav luptător aerian într'un grup de bombardament greu.

Are 53 misiuni executate la inamic iar echipajul din care a făcut parte a doborît 2 avioane de vânătoare duşmane.

In urma unei grele lupte aeriene a adus în linii avionul său avariat, având la bord un camerad mort şi altul grav rănit.

Pentru strălucitele sale fapte de arme a fost decorat cu Virtutea Aeronautică cu spade şi două barete, Virtutea Militară şi Crucea de Fier.

AL. D.

...ESTI IN LUPTA



MEDIC COLONEL DOCTOR ION DOBREANU



A plecat din oştire — din aviaţie pe care a îndrăgit-o atât de mult —Domnul Colonel Dr. Ion Dobreanu.

Această de necrezut veste, mi-a comunicat-o un prieten comun şi amândoi ne-am oprit o clipă din drumul şi preocupările de toată ziua, pentru a ne depăna cu duioşie amintirile a 25 de ani de aviaţie, de sbor şi de prietenie, în cadrul cărora „nenea doctorul" a fost prezent şi părtaş la bucuriile şi la necazurile unei vieţi de care nimeni nu este scutit!

L-am cunoscut la Tecuci în primăvara lui 1919, dată la care mi-am făcut ucenicia sborului!

Unui neofit figurile pline de severitate ale ofiţerilor şi instructorilor „cadre" îi imprimă o mare nelinişte! Işi dă instinctiv seama că de ei depinde ajungerea la idealul visat — sborul — şi nu ştie cum să le fie dela început mai pe plac pentru a le câştiga simpatia menită a-i aduce primele „tururi de pistă" în loc să le aştepte pe cele din urmă...

Cu „nenea doctorul" — tânăr locotenent pe atunci — lucrurile se schimbau, figura lui tinerească, bună şi îngăduitoare, te îmbia să ţi-l faci confident din primele clipe simţind în el o nădejde, o linişte, o încredere în nouă viaţă.

Intotdeauna voios, de un optimism molipsitor, trăind aceiaşi viaţă cu noi elevii, cu „puii" şi mai târziu sălăşluind în sufletele noastre ca prieten. D. Col. Dobreanu reprezenta pe sfătuitorul de încredere şi balsamul sufletesc al tuturor sburătorilor! La el aflai mângâierea necazurilor unei meserii grele sau tovărăşia bucuriei unui succes.

In ceeace priveşte activitatea lui dealungul acestor 25 de ani de aviaţie — da, de aviaţie, pentru că dr. Dobreanu a „trăit" zi de zi în şi pentru această armă — ea este deadreptul prodigioasă. Realizările lui din timp de pace l-au dus la postul de meritată încredere de medic şef al serviciului sanitar al întregei aeronautice; iar în cadrul actualului războiu a organizat în excelente condiţiuni evacuările rapide, ale sburătorilor răniţi, posturile de prim ajutor ca şi întreaga eşalonare în interior a serioaselor îngrijiri medicale.

Iniţiativei şi stăruinţei lui datoresc sburătorii români acele câteva case de odihnă şi convalescenţă.

Dacă nu ar fi decât miile de sburători — activi sau de rezervă — cari au trecut prin măiastra lui „cercetare medicală" sau prin filtrul curăţeniei lui sufleteşti şi dr. Dobreanu tot ar obţine uşor unanimul

(Continuare în pag. 42)

LOCOTENENTUL ENRIC ŞELEY



IATĂ un sburător — din mulţii dealtfel — care dintru început a călcat cu dreptul şi din plin! Pentrucă locotenentul aviator Şeley, boer de sânge şi de faptă, a avut norocul ca dela prima ieşire la inamic — asta se întâmpla în ziua Sfintei Marii a anului 1942 — să lovească în plin. Dintr'odată a câştigat lozul cel mare...

In ziua aceea caldă de August, făcea vânătoare liberă pe Valea Baraboiului... In vale curgeau trupele noastre care loveau inamicul... curgeau ca un fluviu imens, de nestăvilit... Sus, vreo cincisprezece vânători bolşevici socoteau momentul potrivit pentru o mitraliere a trupelor noastre. Socoteală greşită şi moment nepotrivit, după cum s'a văzut când Şeley cu patrula lui, flancat de patrula sublocotenentului Ghidiceanu, s'au năpustit în liota de corbi ruseşti pe care i-au răspândit şi pus pe fugă, dupăce bineînţeles trimiseseră la pământ şase din ei. Maica Domnului îi purtase noroc lui Şeley, atunci în ziua de 15 August, ziua Ei.

Au urmat misiuni multe şi glorioase... Până în ziua de 22 Septembrie când se aşterne pe o serie de glorioase isprăvi cari aveau să-l consacre în rândul primilor noştri sburători.

Lucrurile s'au petrecut cam aşa:

Ruşii debarcaseră în ziua aceea la Sumirce. Făcuseră deci un cap de pod care trebuia urgent distrus. Şeley, cu patrula lui, în misiune de însoţire... După

(Continuare în pag. 42)



SUVERANUL



URMĂREŞTE CU INTERES PREGĂTIREA DE RĂZBOI A OŞTIRII

(fotografii S. M. P.)





Un mic popas...

M. S. Regele dă ordine. Maşinile se pun din nou în marş spre stâna dela Vârful cu Dor.

M. S. Regina stă de vorbă cu baciul dela stână.

La cabana „Marele Voevod Mihai".







La stâna de pe Vârful cu Dor. In pitoreştile lor zeghi miţoase, ciobanii au avut cinstea să primească pe înalţii oaspeţi Regali.

In cursul lunei Mai, MAJESTĂŢILE LOR REGELE ŞI REGINA MAMĂ ELENA au asistat la o demonstraţie de transmisiuni a maşinilor unei unităţi blindate, demonstraţie care s'a desfăşurat pe pantele muntelui Păduchiosul.

După terminarea exerciţiului, MAJESTĂŢILE LOR şi suita au continuat ascensiunea cu auto „chenille"—a MAJESTĂŢII SALE REGELUI, până la cabana „MARELE VOEVOD MIHAI" de pe munţii Jepi, ajungând apoi la stâncile Babelor.



SUBLOCOTENENTUL AVIATOR FLORIN TEODORESCU

NOAPTEA de 22 Iunie a încremenit în durere multe suflete de mame și soții, dar nu a încrețit fruntea niciunuia dintre vitejii plecați. Cu atât mai puțin a pus urmă de umbră în seninul ochilor Sublt. aviator Teodorescu Florin, care de câteva zile purta pe deget inelul celor aleși pentru flotila de bombardament cu toată mândria pe care i-o turnase în sânge generații de boieri moldoveni.

Venise Florin la școala de pilotaj a aviației civile dintr'un orășel de provincie, liniștit ca și sufletul lui, cu o licență în drept luată în cetatea de cultură a Moldovei — Iașii — și adusese în ochi tot albastrul cerului Moldovei și în păr spicul lanurilor ei...

Avocatura din care el știuse să-și facă scut ori de câte ori împrejurările îl chemau ca apărător, nu-l mai putea mulțumi acum când Țara noastră intrase în frământări.

Atunci când a putut fi mobilizat, n'a fost mândrie mai mare decât aceia pe care a simțit-o el știind că se putea număra printre sburătorii armatei noastre.

A venit în aviație un copil aproape, cu gest liniștit, cu glas tărăgănat care ne aducea povestiri mângâietoare din Tatarașii Ieșilor de altădată și Tataraș i-a rămas numele printre noi.

Infrățit cu zările nu mai era același. Ochii lui, blânzi pe pământ, căpătau tăișuri de oțel în văzduh și-și puneau aripi de sbor sufletului.

A plecat în prima noapte de război, în prima echipă, cu misiunea de a distruge aeroportul Bulgărica-Bolgrad. Când, după ce-și terminase victorios misiunea, așa cum știa el s'o îndeplinească, tot victorios el ne părăsește, fiind lovit de un proectil inamic.

N'a murit Tataraș fiindcă văzduhul nu l-a înșelat...

Trăiește încă și noi l-am răzbunat și-l răzbunăm mereu... Am reocupat Bolgradul, am mers până la Nistru și tot pe urmele lui am mers mai departe până la Bug, Don și vom merge și mai departe.

Știm că zaci într'o închisoare cu lacăt pe suflet, dar mai știm că trăiești, pentrucă glasul tău blând ne chiamă tot mai spre tine. Știm că ochii tăi fulgeră, măsoară neîncetat cerul și dâra de lumină ce se îndreaptă spre țara ta.

Vom veni să te descătușăm de lanțuri Tataraș, pentrucă zumzetul avionului pregătit ție își plânge depărtarea și te așteaptă.

Cu el alături te așteptăm noi toți cu aceeași nestrămutată credință în izbândă.

Fii tare ca și până acum și așteaptă-ne și tu!

UN CAMARAD

Litanie pentru cei pierduți în aer

Ingere, ingere,
Trup dat să sângere
Mântue-l, ingere,
In 'naltul zărilor
In largul mărilor
In drumul norilor
In drum de frângere...
Ne rugăm
Ingere:
Pentru chipuri de arhangheli prăvălite
Pentru trupuri răstignite fără cruci,
Pentru care n'au plâns clopote 'n răscruci
Nici țărână n'a căzut pe gropi sfințite:

Lasă 'n caldu-acestei zi de sărbătoare
Să se 'nalțe abur sfânt de holdă 'n zări,
Să le ducă-a câmpului cădelnițări.
In mireasmă de sulfină din ogoare.

Cenușe sfântă
O înveșmântă
In rază vie,
N'o lăsa vântului,
Dă-o pământului
S'o odihnească
Și s'o învie
Din neînfrângere...
Ingere,
Vânturile potolește-le departe
Apele adoarme-le 'n adâncul lor,
Dă odihnă turburării norilor,
Urne care poartă 'n abur trupuri moarte.

Pune 'n roua lacrimilor dimineții
Strălucirea boabelor de mărgărint,
Iar în bruma nopților de toamnă-argint
Pentru ban de pus în deget, vamă vieții...

CONST. ARGEȘANU

DOI PRIETENI

Doi sburători de război, legați în viață prin lupta și faptele lor de arme, uniți în veșnicie prin stingerea lor:

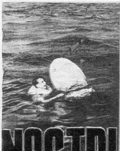
— S.Lt. rez. Florin Teodorescu † 1941

— Ofițer de echipaj Ion Culluri † 1943



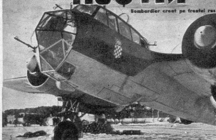
ALIAȚII NOȘTRI

Vas ciunchinghez distrus pe fluviul Yang - ce Chiang de către aviatorii japonezi *(Foto Domei)*



a. Sburătorul căzut în mare scoate grabaic barca de cauciuc...

b. ...o umflă cu ajutorul unei bute ii de aer comprimat...



Bombardier croat pe frontul rus

Lansarea unei formațiuni masive de parașutiști italieni *(Luce)*



Artileria antiaeriană și de coastă în Italia *(Luce)*





...și așteaptă hidroavionul care îi va salva cu siguranță
(P. K.)



AMIRALUL ISOROKU YAMAMOTO

Amiralul Yamamoto — comandantul șef al flotei aero-navale japoneze — și-a găsit moartea într'o luptă aeriană în cursul celei de a doua jumătate a lunei Aprilie 1943.

Celor cari se întreabă dacă locul unui șef suprem este într'un avion de primă linie, este ușor să li se răspundă că exemplul este cel mai minunat motor al oamenilor pe care-i comandă. Este o tradiție a acelor popoare cari își păstrează virtuțile militare!

A fost un mare șef de război, poate cel mai mare al Japoniei, personificând îndrăsneala. Dealtfel doctrina lui poate fi rezumată în faimoasa frază: *„Indrăsneală, încă îndrăsneală, iar îndrăsneală"*.

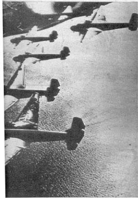
A avut ocazie să pună în practică această teorie a îndrăsnelii, atacând pe neașteptate vapoarele de războiu americane la Pearl-Harbour și escadra engleză în mările Chinei în acelaș timp în care se bombardau — la ordinul său — insulele Guam, Palo, Luson, Hong-Kong, Singapur, etc., trebuie să adăugăm însă că îndrăsneala lui era de calitate rece, calculată, gândită.

Amiralul Yamamoto — care făcuse totul pentru propășirea aviației navale — își conducea deci flota sa dintr'un avion întocmai cum amiralul Togo și-o conducea pe a lui de pe puntea cuirasatului Mikasa — primul în linie — în bătălia dela Tsoushima. Timpurile s'au schimbat; tehnica a evoluat și dintr'un avion, un amiral poate să-și dea însuși și mai bine seama de situațiile respective ale adversarilor.

Avionul în care se afla amiralul Yamamoto, nu s'a mai reintors din misiune! El nu este totuși primul amiral japonez care cade luptând. Către aceiași epocă, vice amiralul Yamgachi și contra amiralul Kaku — cari se găseau pe bordul unui vas port-avion atins de bombe inamice — nu au părăsit puntea cuprinsă de flăcări și fum, ci s'au scufundat în mare odată cu vasul lor.

In fața acestor exemple de înaltă virtute militară, nu este de mirare că voluntarii sburători japonezi se găsesc cu sutele pentru a face „jibaku", adică să se repeadă din înaltul cerului — cu avionul încărcat de bombe — în puntea vasului inamic...

Succesorul la înalta comandă pe care a deținut-o amiralul Yamamoto este amiralul Mineichi Koga.





Gata pentru sborul de noapte
(Luce)

Bombardierele japoneze înaintând în Pacific
(Foto Domei)



Mecanicul unui avion croat, la lucru, în plină iarnă, pe frontul rus

CRONICA RĂZBOIULUI AERIAN

de Romulus Seişanu

— OPERAŢIILE DINTRE 15 IUNIE — 8 IULIE 1943 —

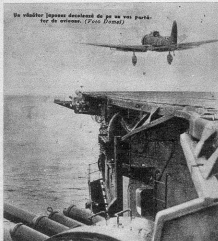


NTRE 15 Iunie şi 8 Iulie a. c. aviaţia anglo-americană a continuat ofensiva teroristă împotriva oraşelor şi a populaţiei lor civile, ca şi a unor obiective militare din Germania de vest, Olanda, Belgia, Franţa, Italia de sud, insulele Sardinia, Sicilia, Creta, Grecia şi insulele din Marea Egee. Obiectivele de preferinţă ale aviatorilor anglo-americani au fost tot catedralele, monumentele artistice şi istorice, muzeele, bibliotecile, spitalele, şcolile, teatrele, instituţiile de binefacere şi locuinţele particulare.



Un studiu pe hartă. (Luce)

Am vizitat, la Viena, o expoziţie organizată în palatul muzeului istoric al artelor, privitoare la efectele ce le-a avut această ofensivă aeriană anglo-americană, cu caracter esenţial vandalic. In galeriile acelui muzeu vienez am văzut fotografiile documentare înfăţişând aspectele unui cataclism: mormane de blocuri sfărâmate de marmoră şi de piatră, coloane, statui, icoane, părţi din altare, ziduri de biserici fărâmiţate, clopotniţe prăbuşite, biblioteci arse, localuri de spitale şi de şcoli, distruse, obiecte ale cultului creştin turtite, sucite, sau înegrite de fum, amestecate cu frânturile stranelor şi amvoanelor din fostele catedrale din oraşele germane şi italiene bombardate de avioanele anglo-americane: Berlin, Rostock, Hamburg, Brema, Colonia, Düsseldorf, Nürnberg, Münich, Torino, Milano, Genova, Spezzia, Livorno, Napoli, Messina, Palermo, Marsala, Catania ş. a.



Un vânător japonez decolează de pe un vas purtător de avioane. (Foto Domei)

Intr'un mesaj radiofonic adresat populaţiunii italiene de către cartierul general al forţelor unite anglo-americane din Alger, lansat în ziua de 19 Iunie s'a spus că „bombele noastre vor cădea ca ploaia asupra oraşelor şi suburbanelor voastre".

Iată o confirmare oficială a bombardamentelor aeriene organizate de anglo-americani, împotriva oraşelor deschise, a „suburbanelor" şi a populaţiunii lor civile, în scop terorist, prin nesocotirea celor mai elementare principii şi comandamente ce sunt la temelia civilizaţiei şi a umanităţii!

Nu însă tonajul sporit al bombelor explosive şi incendiare şi numărul în continuă creştere al catedralelor şi monumentelor istorice şi artistice, transformate în ruine şi cenuşă vor conduce la o decisivă militară, ci la represalii împotriva acelora care practică asemenea metode condamnabile în materie de război aerian.

Cartea albă germană publicată zilele trecute sub titlul *„Vinovăţia Angliei în problema războiului aerian împotriva populaţiei civile"* cuprinde câteva documente interesante privitoare la bombardamentele aeriene contra obiectivelor fără caracter militar.

Reiese din aceste documente că în 1932, înainte de instalarea la putere a partidului naţional-social, delegaţii Germaniei la conferinţa dezarmării au propus excluderea atacurilor aeriene împotriva regiunilor din spatele fronturilor de luptă, — ceea ce a însemnat o limitare a activităţii avioanelor numai în zona frontului, indiferent de obiectivele cu caracter civil, sau militar din spatele acelei zone; iar în 1939 d. Hitler a făcut o declaraţie privitoare la „umanizarea războiului", la care au aderat toţi ceilalţi şefi de state, între care şi d. Roosvelt, preşedintele Statelor Unite, — apel ce a fost repetat puterilor beligerante şi după prăbuşirea Poloniei, însă fără niciun rezultat. Fapt este că în noaptea de 12 Februarie 1940 s'a produs primul atac aerian britanic împotriva obiectivelor fără caracter militar şi a populaţiei civile germane din insula Sylt, situată în Marea Nordului în apropiere

de coastele Germaniei și Danemarcei.

Cartea albă germană se sfârșește cu avertismentul dat puterilor inamice, că Germania va fi nevoită să recurgă la represalii, cu toate concepțiile și practicele sale cunoscute în materie de războî aerian. Reamintesc că în 1911 un ofițer belgian, locotenentul Pontrin, a publicat în *Revue générale de l'aeronautique* un articol în care a întrevăzut într'un viitor războî un rol mai însemnat aviației, pe lângă acela de recunoaștere și observație.

Iată ce a scris atunci ofițerul Pontrin: „Este posibil ca progresele aviației și studiile făcute asupra nouii ramure a balisticei — balistica aeriană — să permită atacul stabilimentelor militare și al trupelor în marș către frontieră, pe șosea sau cale ferată. 500 de aeroplane purtând fiecare 300 Kilo de explosive pot porni din Metz două ore după declararea războiului spre a sbura deasupra Parisului. Efectul moral va fi imens și unele monumente publice, Eliseul, ministerul de războî, ar putea fi bombardate în așa fel încât funcționarea normală a marilor servicii naționale să devină imposibilă"

Așa s'a întrevăzut din 1911 posibilitatea folosinței avionului în atacurile îndreptate împotriva obiectivelor militare și civile, fără deosebire.

In războiul mondial trecut, când s'a organizat o aviație de bombardament, ideia ce a călăuzit pe conducătorii armatelor, a fost să folosească această armă mai mult pe front și împotriva obiectivelor militare, iar nu împotriva orașelor deschise și a populației civile din spatele frontului inamic.

In 1917, generalul Lyautey, ministrul de războî, a formulat următoarele directive aviației franceze de bombardament:

„Activitatea noastră aeriană nu va fi eficace decât dacă va fi concentrată asupra obiectivelor esențiale ce fac parte din industriile de războî, din comunicații și din nevoile militare ale inamicului și dacă acțiunile de bombardament asupra unei regiuni industriale date vor fi prelungite o perioadă suficient de lungă spre a provoca dezorganizarea muncii în acea regiune.

Bombardamentul orașelor deschise trebue să fie oprit, afară de cazurile de represalii. Trebue să alegem obiectivele militare pe cât posibil întinse, căutând de preferință bombardarea stabilimentelor militare, sau industriale cele mai distincte de aglomerările urbane: comunicații, gări, magazine, depozite, cazărmi, arsenale.

In ceea ce privește orașele deschise, bombardarea lor rămâne, în principiu, formal interzisă.

Totuși, acțiuni de asemenea natură împotriva orașelor germane pot fi prevăzute numai sub titlul de represalii bine caracterizate".

Din aceste directive formulate de generalul Lyautey reese destul de limpede, că după concepția franceză bombardamentele aeriene împotriva orașelor deschise și a oricărui obiectiv „civil" au fost formal interzise în războiul trecut, cu toate că începuse să se organizeze atacuri de avioane în masă de zi și de noapte.

Din nefericire în războiul actual, englezii și americanii folosesc avioanele de bombardament cu trei și patru motoare, mai mult pentru ofensive aeriene teroriste împotriva populației civile lipsite de apărare și a monumentelor religioase și artistice, decât în zona frontului și împotriva obiectivelor militare. Scopul urmărit prin acest tip de ofensivă condamnabil — demoralizarea națiunilor din statele inamice și capitularea armatelor respective — este iluzoriu, căci, dimpotrivă, națiunile acestea, conștiente de cele ce le impun propriile lor interese naționale și sentimentul onoarei și al demnității, nu se lasă intimidate, ci sunt ferm hotărîte să lupte până la capăt, ori câte bombe ar cădea asupra orașelor și satelor lor.

S'a putut constata, chiar din comunicatele engleze și americane, că pierderile suferite de formațiunile aeriene ce au luat parte la atacurile nocturne, sau diurne, împotriva obiectivelor civile, trec de 10 la sută, atingând uneori 15 și chiar 20 la sută, — ceea ce dovedește că apărarea aeriană și anti-aeriană germană și italiană este bine organizată.

In cursul zilei de 4 Iulie o luptă aeriană s'a dat în Sicilia deasupra câmpiei Cataniei între puternice formațiuni de avioane de bombardament cu patru motoare escortate de avioane de vânătoare și avioanele de vânătoare italiene.

In cursul acestei lupte 18 aparate de bombardament britanice și americane au fost doborîte și 100 avariate.

Dintre cele doborîte, trei patru au fost bombardiere grele de tipul „Marander", zece de tipul „Lighniting" și patru de tipul „Spitfire".

Aviația puterilor Axei a desfășurat o mare activitate între 15 Iunie — 8 Iulie a. c., atât pe frontul oriental și în spațiul Mediteranei, cât și în spațiul Pacificului central și în Extremul Orient.

In cursul imensei bătălii dintre Bielgorod — Kursk — Orel (frontul oriental), în primele trei zile ale bătăliei (5—7 Iulie) aviația și artileria anti-aeriană germană au doborît 777 aparate sovietice. In cursul luptelor din insulele Rendova, Noua Georgie și Noua Guinee, aviația japoneză a dominat spațiile aeriene respective, a doborît un număr mare de avioane și a scufundat numeroase vase de războî și de transport americane.

Șeful de bord al unui bombardier român la postul de comandă. *(S. M. P.)*

salvat cu avionul său de vânătoare monoplas, înghemuindu-l pe unul în fuselaj și pe celălalt în carlingă și scoțându-i astfel din sectorul invadat de bolșevici. (S. M. P.)



Adj. av. Tiberiu Vinca



A 13-a VICTO



Vinca în carlinga avionului său

Avionul de vânătoare tip pe care sboară Tiberiu Vinca

S. Lt. av. Rozarin, camarad de aripă și vitejie cu Vinca

av. von Boremsky, as german de vânătoare cu victorii aeriene, felicită afectuos pe Vinca la înapoierea din misiune

ORIE

DIN cele povestite de camarazii lui Vinca Tiberiu, am încercat să-mi construesc imaginea acestui ardelean îndrăcit, pe pieptul căruia stau, în front, toate decorațiile pe care le putea merita o inimă ca a lui: Virtutea Militară Cl. I-a, Virtutea Aeronautică Cavaler și Crucea de Aur cu 2 barete, Crucea de Fier cl. II, propus la cl. I-a, Serviciul Credincios, etc. Dacă-ți cad ochii pe pieptul lui, înțelegi că ai în față un erou și încă unul de o mărime puțin obicinuită, căci Virtutea Militară cl. I-a nu o poate avea decât un ostaș care, dacă ar fi ofițer, ar avea ordinul Mihai Viteazul, iar Virtutea Aeronautică în clasa cea mai mare acordată până acum, propus la clasa ofițer — înseamnă că sburătorul care o are înfiptă în dreptul inimii, este unul de elită.

Adjutantul Vinca Tiberiu este, într'adevăr, până în ziua când a fost rănit în luptă aeriană, la a 187-a misiune și la a 13-a victorie sigură (plus 3 neomologate), asul vânătoarei noastre deținând recordul misiunilor și fiind primul pe lista victoriilor.

OCHII LUI VINCA

Mi-l închipuisem pe băiatul acesta, din cele povestite de camarazii lui, sublocotenenții Rozarin și Dușescu, și cari mi-au evocat curajul și spiritul său de camaraderie, cu trupul puternic, înalt, spătos — un ins care să umple ușa, pe unde trece. Câteva fotografii de pe front în care l-am descoperit pe Vinca, mi-au întărit imaginea: cu căciula țuguiată, un cap expresiv, cu trăsături tari, cu mustața aspră și ochii puternici ca niște pumnale...

Până'ntr'una din zilele trecute, când m'a chemat la telefon, dela spitalul Z. I. 367, Slt. Rozarin mi-a spus că este internat cu Vinca, răniți amândoi în lupte aeriene.

Așa l-am cunoscut pe Vinca.

Am intrat pe ușa dormitorului lor, de o curățenie exemplară, la etajul al 6-lea, de unde — pe un balcon terasă — se vedea Bucureștiul pe o'nserare ruginie, ca'n „Orașul de Aur". Am cunoscut câțiva băieți, pe sold. Cucu din Mehedinți, care a venit dela Stalingrad cu mâinile găurite, dar cu sufletul încărcat de doine și hore mehedințene, pe d-na dr. Stella Petrescu, o foarte distinsă femee și o agreabilă camaradă pentru răniții ei, și surorile etajului, suflete deschise și caractere admirabile. Il căutam cu ochii, peste capetele tuturor, pe Vinca, mi-am rotit privirile și am întrebat:

— Unde este Vinca?

— Eu sunt Adj. Vinca Tiberiu!

In fața mea se afla o mână de om. Mărunt, slab și neliniștit ca argintul viu cu fața rasă și părul agitat, omul din fața mea nu se putea suprapune imaginei masive pe care mi-o făcusem despre el. Am comprimat atunci imaginea, am „restituit-o" până am cuprins-o în dimensiunile reale ale omului dinainte-mi. Atunci i-am văzut ochii. Ochii lui Vinca, mari, și de culoarea cerului acolo unde se'ngână cu orizontul; în ei plutiau priviri limpezi și senine. Din când în când privirile acestea calde și adânci se sgriburiau de parcă s'ar fi stârnit toate rândunelele de sub pleoape, la cel mai mic sgomot. Reflexul ochilor de șoim, reflex căruia i se datorește, de atâtea ori, viața acestui pumn de energie, în luptele pe care le-a angajat pe cerul inamic.

Tot așa trebue că au reacționat ochii lui, la Dalnik, când se afla în celulă cu Cpt. Vasiliu, adj. șef Burileanu și adj. Mucenica, — și au angajat lupta cu 6, apoi cu 10 Rata... Patru avioane sovietice s'au aprins făclii și s'au rupt pe cer, doborîte de Mucenica, Vinca și Burileanu, pentru ca după nici cinci minute dela această horă amețitoare pe cerul Odessei, să fie prinse în caruselul acela de neuitat, 4 avioane românești contra 30 roșii...

Vinca a uitat că-l doare pulpa care poartă semnele de onoare ale războiului și acum se agită de parcă vrea să se desprindă din dușumeaua dormitorului. Mâinile lui, când arată evoluția avionului, parcă bat aerul:

„Domnul căpitan doborîse unul, eu altul. Apoi am atacat în fir indian pe altul care mi-a căzut în față. N'aveam timp să mai alegem. Când a atacat d. căpitan, Rusul ardea și abia atunci m'am trezit cu 6 Rata care mă atacau din spate. Mi-au lovit motorul. Cu el gripat, plângeam și planam. Plângeam de necaz: nu știam unde erau ceilalți. Sub mine am văzut o luptă de tancuri, apoi am pus avionul acolo, pe burtă. Din cauza șocului am fost proectat afară, altfel mă omora elicea care intrase în cabină. Infanteriștii români au sărit imediat și m'au salvat."

O INCURSIUNE CU PERIPEȚII PESTE VOLGA

Amintirile celor doi sburători se leagă și se scormonesc singure, cu o viteză amețitoare. E atâta tinerețe, atâta dor de luptă, atâta patimă de cer în ochii lor. Vorbesc de cer ca de adevăratul lor reazim. Nu se simt bine pe pământ cât se simt de fericiți, puternici, mai aproape de soare, alergând prin coclaurile norilor cu aproape cinci sute de Km. la oră.

— Ți-aduci aminte, la Karpovka, îl stârnește Rozarin, care trăește cu o satisfacție camaraderească bucuria amintirilor scumpe adjutantului Vinca.

In dimineața aceia dela Karpovka, cum sta în alarmă, pela 4 jumătate, Vinca auzi

In repaos. Sus: Vinca; jos: adj. av. Chirvăsuță Cristea

trăgând antiaeriana la Pitomnik. Vinca a înțeles că într'o clipă formația de avioane sovietice va fi deasupra aerodromului său; a decolat imediat cu motorul rece, fără să mai piardă nici-o secundă și ieșind în calea avioanelor roșii care, văzându-se surprinse, s'au rușinat toate, au pus „coada pe spinare" și s'au îndreptat cu motoarele în plin spre Volga.

Vinca s'a luat voinicește după ele, având impresia că urmează Donul în susul lui, spre cotul cel mare unde se apropie de cotul Volgei. Eroarea era foarte firească, mai ales că ochii lui Vinca vărsau plumb topit după formația pe care o urmăria. In apropiere de Stalingrad, atacă și doboară unul din avioanele sovietice, în timp ce, de pe cerul orașului în flăcări, s'au adăogat în sprijinul culorilor românești, încă două „G"-uri germane. Și fără să-și dea seama, în toiul atacurilor, au trecut Volga, iar când din cauza benzinei, a trebuit să rupă lupta, Vinca a căutat să se orienteze după calea ferată Kalaci-Stalingrad; tot căutând-o, Vinca intra adânc în teritoriul inamic până când, coborînd peste o coloană de mașini, le-a văzut însemnate rusește și a înțeles!...

— „Am pus cap Vest și am dat bătaie, până am dat peste un aerodrom. Cum mergeam în rase motte, mi-am dat seama că aerodromul era rusesc. Am făcut două ture și am numărat 6 Rata, 2 biplane și un avion de transport. Pe ele!"

Antiaeriana bolșevică, fie că a fost surprinsă, fie că a vrut să-l prindă viu pe pilotul român, pe care-l socotea rătăcit și gata să aterizeze la ei, n'a început să tragă decât când Vinca s'a svârlit ca un uliu la atac. O pânză de păianjen s'a ridicat înainte-i, o perdea de proectile care spintecau cerul în calea avionului român. Dar Vinca a trecut prin ea, cu ochii lui mari cât cerul hunedorean, nu s'a clintit de pe linia de tragere și, la rasul ierbii depe aerodrom, a incendiat un avion, avariind altul pe care l-a mai prins în cătarea lui. Apoi, cu încă 80 de litri de benzină, a aterizat între linii unde a stat trei ore, fără să poată decola, sub bătaia artileriei bolșevice.

Vinca adăogase, în ziua aceia, încă trei victorii, una în luptă și două la sol, dar neomologate, fiindcă băiatul acesta curajos n'a mai cutezat totuși să aterizeze pe teritoriul inamic și să ia declarațiile Rușilor!

UN „ISOLIERBAND" SALVATOR

Altă dată, în formație cu Lt. Greceanu, Slt. Enescu, Slt. Firoescu, adj. Zaverdeanu și adj. Chirvășuță, când au dat atacul dela Plantator la 21 Nov., unde au mitraliat din toată inima și cu toate armele de bord, puhoiul de infanterie bolșevică, revărsat peste liniile noastre, Vinca avea să găsească o soluție rapidă pe care numai primejdia i-a dat-o.

Nemulțumit numai cu rezultatul mitraliării infanteriei, ochii lui largi cât zările au ghicit o coloană pe care, atacând-o, au dat peste 4 bombardiere inamice. Intr'o clipă a fost sus și le-a atacat din spate, atât de aproape că un glonț de mitralieră din turela din spate a unuia din avioanele sovietice, i-a împușcat conducta de apă. Vinca nu putea ști însă și a atacat a doua oară, de data aceasta cu doi vânători ruși în spate, ceiace l-a făcut să degajeze, căci abia acum a văzut că i s'a ridicat temperatura la apă și ulei. Trebuia să aterizeze. Sub el, o bătălie de tancuri și trageri de artilerie. A aterizat la mijloc, sub traectoriile tunurilor care se scuipau cu fier dela distanță. Sub acoperișul acesta de obuze, Vinca a găsit la un soldat german un isolierband, a rupt din el o bucată cât un plasture, după ce decapotase motorul, a astupat spărtura și a decolat după ce a spus „danke schön" camaradului german care-i dăduse isolierbandul... Toată operația nu durase un minut jumătate.

Dela stânga la dreapta: Lt. av. von Boremsky (88 victorii), S. Lt. av. Mureșanu, Adj. șef av. Burileanu, S. Lt. av. Hörschelmann, Adj. av. Vinca, Adj. Ursachi. Cu spatele: Lt. av. Nicu [illegible] (†)

VINCA ȘI AUREL VLAICU

Vinca fusese rănit odată, în prima parte a campaniei, când aterizase lovit în luptă, între linii printre tancurile germane și bolșevice care se băteau cu furie. De atunci avusese atâtea misiuni și lupte aeriene încât trecea prin ele ca un zeu, svârlindu-se cu mașina lui oriunde bătălia era mai deasă pe cerul dușman, sau în atacuri furioase asupra trupelor și coloanelor inamice. Nu odată s'au trezit formațiile germane care mitraliau la sol, cu culorile românești ale lui Vinca, picând din senin printre ele și năpustindu-se peste bateriile bolșevice. In ardeleanul acesta firav dar îndârjit se sbate o inimă de tigru; nu simte că trăește decât când se lansează ca o lamă de fulger în luptă, temperamentul său este prometeic și nimic nu-i poate domoli elanul; nici chiar numărul covârșitor al inamicului. Dimpotrivă, acolo se îndeasă, unde e roiul mai negru: ca la Odessa, la Plantator sau la Starobielsk.

Sau ca la 9 Mai când a plecat în patrulă cu Slt. Hörschelman și Slt. Dușescu să facă protecția unei formații de Heinkele germane care avea misiunea de a ataca gara Bataisk. Aci a doborît pe cel de al 12-lea avion al său. Dar în ziua aceia, nervii săi erau mai înverșunați ca oricând, și îl vroia pe cel de al 13-lea!

Deaceia a plecat în aceiași zi în altă misiune, convoind Stukasurile, apoi altă formație de Heinkele, până când, pe la prânz — ochii lui aprigi s'au luminat de o bucurie ciudată, iar din pieptul său strâmt s'a desprins chiotul de luptă care a trecut prin patrula noastră ca un arc voltaic.

Zece avioane inamice îl atacau. Vânzoleala cea mare a început. Ce conta că erau atât de multe. Cu atât mai bine, va avea o pradă mai bogată. Iată chiar, a prins unul, a tras și în mintea lui a tras încă o linie: 13! Avea 13 victorii! Incă unul. Uite și două Spitfire-uri! Ce șansă, să fie primul care atacă tipurile acestea noi de pe frontul sovietic!

Dar hora era prea strânsă și Vinca s'a trezit deodată izolat ca un gândăcel prins de păianjeni. Atacat din toate părțile, Vinca și-a îndreptat mașina spre unul din Spitfire-uri care-l ataca din față...

— N'am avut timp nici să închid ochii când am ajuns aproape de el, dar cred că am observat spaima pilotului rus care a tras de avion cât a putut.

Au trecut ca două fantome negre urlând din motoare, cele două avioane; Vinca trăsese cu o violență atât de încordată că nici n'a simțit când i-a pătruns în picior glonțul dușman. Sângerând și surprins din planul drept de alt Spitfire care-l lovise, Vinca a picat la verticală până la Taganrog, luptând să nu-și piardă cunoștința și atacat mereu de avioanele bolșevice. Cu manevre abile, a isbutit să salveze avionul.

— Simțeam clocotind sângele în cismă, dar țineam ca avionul meu să lupte mai departe până la întoarcerea mea din nou pe front.

— Dar de unde ai strâns în pieptul acesta fraged, atâta patimă de sbor?

— ...Eu sunt născut la Bințiți, în Hunedoara, și mama mă purta în pântece când l-a văzut sburând pe Aurel Vlaicu. Eu trebue să mă întorc la avionul meu, pe front...

ION BĂLEANU

S. Lt. av. Rozaria și Lt. av. Teodor Greceanu, lângă celebrul „G"

ESCADRILA SANITARĂ

NU avem la îndemână datele pentru a putea informa publicul — prin revista „Aripi Româneşti" — asupra prodigioasei activităţi a acestei escadrile, pusă în serviciul exclusiv al umanităţii pentru transportul rapid — de pe front către spitalele din interiorul ţării — a bravilor noştri luptători aerieni şi tereştri, a căror sângerare mai gravă impune intervenţiuni medicale speciale ce nu se pot afla întotdeauna pe front.

Rândurile de faţă constituie omagiul de recunoştinţă al acelor sute de răniţi—transportaţi pe aripile albe ale acestei escadrile — adresat sburătorilor ei pentru munca, solicitudinea promptă şi dragostea desfăşurată în această nobilă activitate, în urma căreia au revenit la viaţă şi apoi din nou la luptă contra duşmanului cotropitor.

Am fi fost fericiţi să putem publica acum figurile brave şi luminoase ale *tuturor* sburătorilor care alcătuesc personalul navigant al acestei escadrile, după cum înţelegem — dintr'o sufletească convingere şi din însăşi dorinţa lui — ca publicul românesc să cunoască şi să reţină în memorie chipul *oricărui* ostaş ce luptă în aer, pe uscat şi mare pentru Patrie şi liniştea celor de acasă.

Cu mijloacele de care dispunem, pentru un moment — şi în cazul escadrilei sanitare — publicăm fotografiile şi datele ce privesc activitatea a două brave românce, „piloţi" în acea unitate.

*

Mariana Drăgescu a fost brevetată „pilot de turism" în 1935, după care a urmat şcoala sborului fără vizibilitate şi aceea a instructorilor de sbor.

In Iunie 1940 este încadrată în escadrila I sanitară — escadrila albă — ca pilot stagiar bugetar. In această calitate intră în războiul neamului activând cu toată „bărbăţia" la evacuarea de pe front a ostaşilor grav răniţi. Greutăţile unei vieţi de câmp şi în timp de război, activând de pe aerodroame adesea foarte înaintate, aterisând de multe ori — pentru îndeplinirea misiunei sale — prin coclauri sau terenuri minate de bolşevici, dau dreptul sburătoarei Mariana Drăgescu — precum şi camaradelor ei — la o stimă unanimă şi la consideraţia ce se acordă oricărui muncitor aerian.

Pe micul ei avion alb a transportat din inima Rusiei către ţară aproape 300 de grav răniţi care azi desigur că o binecuvintează şi se roagă pentru veşnicia aripilor ei salvatoare.

Ca şi *Nadia Russo* — basarabeancă de cea mai autentică şi românească spiţă şi care a avut o activitate asemuitoare — Mariana Drăgescu a fost decorată cu Virtutea Aeronautică cu spade, Vulturul German şi propusă recent pentru Crucea Regina Maria.

...Pe deasupra stepelor vrăşmaşe, la sute de kilometri de o viaţă liniştită şi comodă — la care însă au renunţat voluntar — trec adesea micile păsări albe, grăbite să depună la adăpost sigur, scumpa lor povară de luptători răniţi...

AL. BALDOVIN

SBOR de noapte

Din a nopţii'mpărăţie, unde raza se usucă,
S'au desprins două motoare, ca să cânte un-dor de ducă.
Melodia lor în besnă face iarba să tresară.
Pe când pasărea s'avântă, cu a bombelor povară.

A rămas, de mult în urmă, cuibul străjuit de stele.
Pe întinsu-ocean al nopţii, ca o navă fără vele
Despicând în două norii, cântecul cu dor de ducă,
Spre un punct din fund de smoală, calea cerului apucă.

A ajuns. Sub el pământul doarme somn de'ngrijorare;
Viaţa de duşman s'agită, cântul sună a sărbătoare.
Din prăpastia cu veninuri vin spre cer săgeţi de sânge;
Sus, e viaţa care cântă, jos, pământul care plânge.

S'au desprins din înălţime patru umbre, soli de moarte
Şi-au furat întunecimea, în vestminte ca s'o poarte.
Când au sărutat pământul răscolindu-i vechia haină.
Limbi de flăcări răsvrătite povesteau a nopţii taină.

De departe'n fund de zare, candela luminii prinde
Printre norii ce s'alungă, bolta cerului a-aprinde;
Prin văzduhul ce îşi scaldă faţa albă'n strop de soare.
Trece-un cântec de motoare, trece-un cânt de sărbătoare.

Iată cuibul; patul moale cu aşternutu-i de mătasă.
Işi aşteaptă vesel puiul, că s'a'ntors cântând acasă.
Totul a intrat în pace; doar diseară o nălucă
Intr'un cântec de motoare ar'să cânte un dor de ducă.

DEM. BEN. CARAC

14 Iulie 1942



X D-ra MARIANA DRĂGESCU



D-na NADIA RUSSO

N PRĂPASTIA A



29 IULIE 1942...



ERA într'o Miercuri și era ora 6,30 dimineața.

O dată care îmi va rămâne pentru mult timp întipărită în minte. Primul salt cu parașuta! Prima emoție ne mai trăită până aici și poate nici de atunci încoace.

Era o dimineață caldă și senină. După un somn liniștit și odihnitor, pășim — eu și camarazii mei — calmi și hotăriți, spre avionul care ne aștepta cu motoarele pornite. Eram o ultimă echipă din întregul batalion, care abea atunci ne venise rândul la salt. Ceilalți camarazi aveau toți câte un salt și ne priveau cu oarecare duioșie, știind emoțiile prin care au trecut și prin care vom trece și noi peste câteva clipe.

Dar nouă nu ne pasă! Cântăm marșul nostru sfidător și călcăm în cadența lui, cu fruntea sus.

Și totuși... Simțim ceva nelămurit în suflet. Să fie teama subconștientului nostru? Sau încordarea așteptării clipei celei mari ne-a făcut oarecum nervoși, cu tot calmul pe care ne străduim să-l afișăm.

Am ajuns la avion. Un ultim control al parașutei și iată-ne urcați. Deacum, ce-o vrea Dumnezeu! Până acum, mai puteam de bine de rău, da înapoi. Acum însă e târziu. Demnitatea și bărbăția nu ne lasă să mai dăm înapoi. Curajul și hotărîrea trebue să învingă teama. Eroul din noi trebue să învingă pe lașul din noi! Altfel ne așteaptă disprețul celor de jos, al celor care au sărit, al celor care au avut curaj.

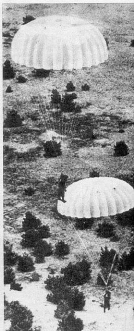
Simțim că avionul s'a desprins de pământ și plutește. Doamne ajută! Căci se apropie clipa supremă. Clipa verificării eroismului din fiecare.

Cântăm. Parcă nu-mi vine să cred că peste câteva clipe va trebui să sar dela peste 1000 m. înălțime, în gol. Dedesubtul nostru, pământul ia forme tot mai regulate și armonioase. Holdele par trasate cu linialul și mici cât masa. Șoselele par niște șerpi. Râurile deasemenea.

Și avionul urcă, urcă mereu. Dedesubtul nostru, aeroportul cu hangarele și clădirile lui par niște cutiuțe de jucării aranjate aiurea de mânuța vreunui copilaș bucălat. Departe, jos la dreapta, se întinde Bucureștiul, cu toată țesătura străzilor lui complicate, ca niște fire de păianjen.

Urcăm mereu. Trecem de 1000 m. înălțime, când revenim iarăși peste aeroportul de unde cu câteva clipe mai înainte, decolasem. Pe fețele tuturor se poate citi încordarea, după trăsăturile rigide. Este cald și toți suntem transpirați. Curios însă, că deși este atât de cald, nici unul nu are fața îmbujorată. Suntem palizi, însă calmi. Ne privim și ne încurajăm din ochi. Comandantul echipei, care ne va lansa, ne privește cu atenție. Dar nici unul nu vrea să pară slab sau fricos.

Suntem la 1200 m. Motoarele au fost reduse, la un semnal al Comandantului nostru, care stă în ușa avionului. Liniște nefirească, după muțenia motoarelor. Doar vâjâelile elicelor ca un fâlfâit de aripi uriașe. Ne-am ridicat de pe scaune, cu mâna pe cablul ce va rămâne agățat în avion, și care va smulge parașuta din capota ei.



...ULUI!....

Clipa cea mare a sosit! O sfântă cruce! un Doamne ajută! și primul a și trecut pragul acestei mari și tari clipe. Al doilea și al treilea deasemenea. Al patrulea sar și eu. După mine alții pe care însă nu i-am mai văzut. Am văzut o clipă doar, cât am fost în ușa avionului, pe ceilalți în poziții diferite ca la circ; dar cu parașutele deschise sau pe cale de a se deschide. A fost ultima încurajare a lui Dumnezeu și n'am șovăit să sar cu un avânt, desigur necontrolat de simțurile mele, dar după spusa celor care m'au văzut, mare și de-o energie nebănuită.

In primele clipe am avut senzația unei prăbușiri în apele învolburate ale unui torent. Simțeam ca prin vis, cum se joacă cu mine, curenți veniți dela elice. Eram semi-conștient. Pluteam pe tărâmuri ireale, între vis și realitate.

Mintea cred că nu mai lucra. Sau foarte puțin. Căci la smucitura parașutei deschise care oprea prăbușirea în gol, m'am trezit ca din altă lume, ca pe altă lume. Abea atuncea am văzut în jurul meu, plutind ceilalți camarazi. Mi-a venit ideia, prima să-i număr. I-am numărat. Erau toți!

O fericire de nedescris mi-a inundat sufletul. Fericirea omului scăpat dela o grea încercare și primejdie. Priveam spre cer, cu o rugă mută pe buze, mulțumire celui Atotputernic și Atotbun.

De acum era o plăcere. Pluteam purtat de curenți, când peste aeroport, când peste holde și livezi. Ba, câte un curent mai puternic, mă balansa, făcându-mă să mă cramponez cu mâinile de chingi. Teamă firească, însă nejustificată, căci de acum, pluteam ca pe aripi de înger păzitor. Asta până în momentul aterizării, când este iarăși un moment critic, în saltul unui parașutist.

Dar și peste acest moment, am trecut atât eu cât și ceilalți camarazi, cu bine.

Eram atât de fericit, încât îmi venea să sărut pe toată lumea. Vorbeam fără șir și fără rost, ca niște copii mulțumiți de jucăriile cumpărate de părinții lor.

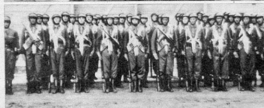
Ne socoteam și noi acum, oarecum eroi, în rând cu ceilalți camarazi. Și ceeace a fost aproape de neconceput de mintea noastră, a fost posibil. Și încă destul de posibil. Am sărit și n'am avut nimic. Că este totuși un joc cu moartea, este prea adevărat. Dar tocmai aicea este justificarea mândriei noastre. Am trecut un examen și am făcut o verificare a eroismului din noi. Din acest examen am ieșit mai căliți și mai încrezători în puterile noastre.

De aceea, noi avem ceva în plus, ceva ce oamenii obișnuiți nu au, ceva din ceeace are luptătorul din tranșee. Certitudinea că teama și lașul din noi au fost înfrânți și că eroul își face drum și iese tot mai în evidență.

Asta ne dă siguranță în noi înșine și ne face să pășim mai mândri și cu frunțile în soare.

Căci suntem făcuți să învingem...

frt. parașutist
MOROAICA VICTOR



ȚARA NOASTRĂ



Curtea de Argeș: Fântâna Meșterului Manole.



Poartă în interiorul termelor dela Histria-Dobrogea



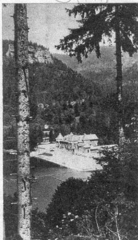
Copilă din com. Șanț din Nordul Ardealului.



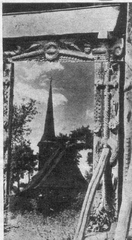
Biserică și port în jud. Sibiu



Tinerețe românească



Localitate balneară în Ardeal



Biserică de lemn ardelenă

VIAȚA DE



UNGIT pe patul de campanie mă gândesc la ziua de mâine. Se vânturase vestea, dealtfel ca și în celelalte zile, că a doua zi vom pleca în misiune.

Se întunecase și cartea pe care o citeam stătea deschisă lângă mine la pagina la care rămăseserm. Mă uit la ceas; e șapte și pare târziu. Imi este frig puțin și trag mai sus mantaua cu care mă învelisem provizoriu. Sunt singur, celelalte trei paturi fiind neatinse, Comandantul nostru și un locot. de rezervă au plecat cu o mașină; al treilea se pare că stă de vorbă cu alți camarazi într'o cameră alăturată.

Intr'un târziu apare și comandantul al treilea, care după ce-și face patul se culcă și adoarme imediat.

De afară nu mai pătrundea nici un sgomot, totul intrând în amorțeala firească de noapte a satelor. E întuneric besnă, iar căsuța din curte abea se distinge prin fereastra mare și necamuflată. Nu pot să dorm; mă scol și camuflez fereastra cu o pătură, după care aprind o lampă și mă culc iarăși privind ceva nedefinit pe tavanul nevăruit al camerii.

Este ora 11 noaptea, când prin ușa deschisă încet, intră locot. de rezervă cu un vraf de suluri în brațe. Bănuesc imediat că sunt hărți. E foart doar vorba de o misiune pentru a doua zi. Va fi prima noastră misiune din a doua campanie. Comandantul nostru n'a intrat încă, întârziind pentru a inspecta celelalte camere cât și paza de noapte a clădirii.

Intreb camaradul de unde venea. Imi răspunde că a fost de a luat hărțile; deci ieri glumă, mâine realitate. Va fi o surpriză pentru ceilalți pe care nu-i va scula nimeni decât la orele cinci dimineața când le vom transmite știrea.

Intră și D-l comandor. Pare bolnav sau obosit... precis nu pot să știu. De cinci zile umblă încontinuu. Ia o aspirină după care se culcă învelindu-se, cu îngrijire. Vin încă doi camarazi din camera vecină care împreună cu locot. de rezervă încep să împartă hărțile pe echipaje. E o foșneală de hârtie continuă și sgomotul lor nu împiedică cu nimic somnul plin de sforăituri al camaradului de alături.

De dormit nici vorbă. Vreau să citesc din cartea pe care o începusem, dar imposibil. Curiozitatea mă îndeamnă să aflu dela cei care au sosit, ce mai este nou pe unde au fost. Primesc răspunsul că la St. Ruși au bombardat, dar fără a produce pagube.

Este ora 12 noaptea. Cei trei au terminat acum un sfert de oră. Dorm toți și scârțâitul paturilor de campanie a încetat. Hărțile aranjate în suluri au fost așezate cu îngrijire într'un colț. Sting lampa și caut să adorm. Nimic cred că nu ne va tulbura somnul. Dimineața suntem treziți de planton, la ora prevăzută pentru deșteptare. Vestea pe care le-o dăm le dă aripi și fiecare se întrece în a se scula și îmbrăca cât mai repede. Ne spălăm pe întuneric în curte, după care ne dichisim de plecare. Pe strada din fața clădirii, ne așteaptă două mașini cu care ne deplasăm spre aerodrom. O veselie spontană și naturală umple interioarele de cort ale celor două mașini. Pornim spre Estul înroșit, pornim spre datorie.

La sosire pe aerodrom, constatăm că motoarele avioanelor au fost deja încălzite de cu noapte de către mecanicii de escadrilă, după care au fost oprite trăgându-le în sus radiatoarele de apă pentru a nu se răci.

Ne răspândim spre avioanele noastre, dar după puțin timp suntem chemați la adunare, pentru a primi ultimele ordine. Comandantul nostru de grup ne împarte pe cele două patrule care vom pleca și după ce ne urează un „să fie un început bun", plecăm, ne echipăm, ne suim în avioane, după care dăm drumul la motoare rulând apoi spre start pe patrule, așa cum a fost stabilit.

Sburăm spre aerodromul X, unde vom ateriza pentru a încărca avioanele cu bombe și a primi ordinul de misiune. Aerodromul de unde am plecat nu constitue decât o baltă pentru noi, terenul X fiind pe viitor, cel de pe care vom acționa și unde peste câteva zile sau poate chiar mâine, ne vom deplasa cu toate bagajele.

Misiunea pe care o primim este „bombardament asupra satului și gării K., unde au fost observate mișcări și aglomerări de trupe". In drum către obiectiv, vom trece și pe la terenul X. de unde vom lua vânătoarea de protecție.

Ne luăm sborul. Cerul este senin în cea mai mare parte și o singură dată sburăm un sfert de oră pe deasupra norilor. Șeful de formație al patrulei întâia al cărei pilot era însuși comandantul nostru de grup, a ținut bine capul la compas, astfel că după terminarea norilor, ieșim exact pe traectul nostru. In curând trecem peste un afluent al Donului apropiindu-ne de aerodromul de vânătoare. E o câmpie întinsă plină de grupuri de avioane și corturi, care te face să bănuești imediat că sunt mai multe unități de aviație, lucru ce mi l-am confirmat mai târziu.

Suntem la înălțimea de 2000 m. și totul apare mic, dar distinct. La un moment dat, văd o dâră de patru bombe, care după ce au lovit aerodromul, ies de pe el interceptând un drum de pe marginea lui. Ii arăt observatorului meu Locot.-av. Luca Marcel, care la rândul său mă face și pe mine atent la o altă dâră orientată în aceeași direcție ca și prima, însă departe spre stânga și căzută în câmp. Deducem din cele observate că a fost un bombardament rusesc. In cursul zilelor următoare am aflat că Rușii vin la bombardament la o înălțime foarte mare, din care cauză efectele lor de cele mai multe ori nu corespund așteptărilor.



O mică fotografie aeriană poate da naștere unei mari animații între sburătorii de primă linie (S. M. P.)

RONT

Facem două ture deasupra aerodromului, pentru ca vânătoarea să aibă timp să decoleze şi să se urce la înălţimea noastră. Nu pot să le văd, însă de aceasta mă anunţă radiotelegrafistul sau trăgătorii. Sunt şase şi evoluează mai sus şi în urma noastră. Patrula întâi schimbă capul la compas şi ia direcţia obiectiv. Luăm înălţime, apropiindu-ne de ţinta noastră, care este situată la nord-west de Stalingrad. La dreapta noastră nu prea departe se zăreşte Volga, din care nu se pot vedea decât crâmpee. Ne apropiem mai mult de fluviu şi spre surprinderea mea constat că este mai puţin lat decât mă aşteptam. După câteva minute se zăreşte şi Stalingradul.

E acoperit înspre fluviu de un fum gros, care târât de vânt, este întins ca o pâclă în jurul Volgei inferioare. In zilele următoare când am avut ca obiectiv Stalingradul am văzut la început, pe malul Volgei, bataluri de benzină şi clădiri ce ard încontinuu, aprinse de aviaţia de bombardament germană, operă de distrugere la care a conlucrat şi grupul nostru în decursul bombardamentelor ulterioare.

Spre stânga noastră şi mai departe zăresc obiectivul. E un sat mic şi fără pomi, din care cauză apare ca ceva prăfuit. In gară zăresc un tren cu locomotiva sub presiune. Informaţia dată a fost exactă şi o pradă frumoasă ne aşteaptă.

Prima patrulă este la vre-o 500 m., înaintea noastră. Este aproape de obiectiv şi aştept cu înfrigurare să le văd bombele căzând din burţile avioanelor. Incep să cadă una după alta, la început într'o rostogolire dezordonată, după care se stabilesc şi cad normal. Le urmăresc un timp, după care pierzându-le din vedere, mă uit la obiectiv aşteptând rezultatul. O dâră cade pe partea de nord a gării şi fumul ei se contopi cu cel al locomotivei care din acest moment încetă să se mai vadă; a doua sub formă de omidă uriaşă, încălecă partea de west a satului unde aveam informaţia că există A. C. A., care şi începuse să tragă în noi. A treia dâră n'o zăresc, probabil fiind acoperită de trapa vizorului.

Ne vine şi nouă rândul. Observatorul meu Lt. av. Luca Marcel cu care nu am făcut decât trei misiuni în campania aceasta, fiind rănit într'o noapte de o schije a unui bombardament rusesc, stă aplecat pe vizor comunicându-mi ultimele manevre ce trebuie să fac pentru a cădea exact pe obiectiv. Mă anunţă că bombardează, apoi dă drumul la motoraşul electric după care aşteaptă să se stingă luminiţele dela indicatorul optic al vizorului ce arată căderea bombelor, lucru ce nu se întâmplă. Dintr'o cauză oarecare dispozitivul electric nu a funcţionat. Am depăşit obiectivul şi acum suntem nevoiţi să facem o a doua trecere. Ies din formaţie şi printr'un viraj larg spre dreapta, intru din nou pe obiectiv. A. C. A.-ul trage continuu. Nimic însă nu ne poate impiedica de a duce misiunea până la sfârşit. Observatorul lasă acum bombele mecanic, după care părăsind vizorul, se uită prin ferestrele dela baza inferioară a cabinei. Stă nemişcat aşteptând rezultatul ca şi o pasăre de pradă ce-şi pândeşte victima. Il văd dând din cap în semn de mulţumire. Incepe să râdă, după care explozie totală de veselie. Imi strigă „minunat... ochi... lovitură în plin pe gară"; îi strâng mâna simţindu-mă şi eu fericit.

In acest timp, formaţia se depărtase. Pic şi mărind viteza mă iau după celelalte două avioane. In dreapta noastră un avion de vânătoare se îndreaptă spre noi. Strig trăgătorilor să fie atenţi. Nu se poate distinge de ce naţionalitate este, venind spre noi din direcţia soarelui. Il urmăresc până ce dispare pe sub noi. Nu ne-a atacat; este amic. In faţă cinci Ju. 88 germane se îndreaptă spre Stalingrad către care direcţie se observă zeci de avioane evoluând. Mai jos şapte Stuka în sborul lor de cocori se învârtesc ca nişte ulii, gata să se repeadă când vor zări prada.

Ajung formaţia. Trecem Donul pe ale cărui maluri albe se vede o mică luncă. De aici şi până la terenul de vânătoare, nici urmă de pădure. O câmpie monotonă cu sate albite şi fără pomi. Pe unele din şoselele principale, un du-te vino de maşini. Nici



nu ştiu când am ajuns la terenul de vânătoare. Fusesem absorbit de noutatea celor ce văzusem. Vânătorii care până atunci se jucaseră pe lângă noi ca nişte copii pe lângă un frate mai mare, ne părăsesc în evoluţii îndrăzneţe, repezindu-se în jos.

Ne continuăm drumul spre terenul de unde am plecat dimineaţa. Trecem peste terenul de unde am primit ordinul de misiune, unde nu aterisăm, având ordin în acest sens. Lăsăm Doneţul în urmă; în faţa noastră şi în depărtare nori ameninţători de ploaie. Prin unele părţi se observă ploi parţiale ce întunecă complet orizontul. Vizibilitatea devine din ce în ce mai proastă. Confruntăm tot timpul harta cu terenul. Intrăm într'o ploaie deasă; mă despart de formaţie pentru a evita o eventuală ciocnire din cauza lipsei de vizibilitate. Sburăm aproape de pământ. După un timp, intru într'o zonă plină de traseuri de cale ferată şi oraşele, ce seamănă foarte mult cu cea din jurul aerodromului nostru. Sunt foarte atent, aceste regiuni industriale fiind pline de grămezi înalte de minereu. Norii s'au mai înegrit şi pare că s'a înserat. Mă uit la ceas; mai sunt zece minute până la destinaţie. După câteva minute, orizontul se deschide puţin în faţa noastră. Zăresc un avion de care mă apropii. Este capul de formaţie. Din urma noastră un altul ne ajunge. Suntem iarăşi patrula închegată. La stânga şi mai înainte recunoaştem Stalingradul după un coş de fabrică, ce fumegă mereu. Terenul nostru e la dreapta lui şi în curând evoluăm pe deasupra lui. Aterisăm şi pe teren găsim prima patrulă, sosită cu câteva minute mai înainte.

Suntem cu toţii şi aşa ne îndreptăm spre locuinţa noastră. Suntem mai sprinteni ca înainte şi prin aleea ce duce spre casă se aud numai glume, cântece şi mai ales discuţii în jurul primei misiuni. Am scăpat cu toţii de prima emoţie care este cea mai mare, atât prin botezul de aer inamic, cât şi prin noutatea pe care ţi-o aduce frontul.

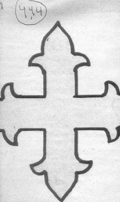
E ora şase, Este devreme, chiar prea devreme. Suntem obosiţi şi ne culcăm. Vecinul de alăturea îşi reîncepuse simfonia sa nocturnă. Patul meu de campanie refuză să mă ţie; i s'a rupt cârligul dela un picior. Nu pot să fac nimic acum; aşi face sgomot. Pun dedesubt un scaun fără spătar, după care mă culc şi adorm.

A doua zi plantoanele raportează că am fost vizitaţi de Ruşi, care după ce au lăsat o paraşută luminoasă, au bombardat, dar fără rezultat, bombele lor căzând prea departe. Un somn profund ne-a copleşit pe toţi şi nimeni nu a auzit nimic.

Cpt. av. PROFIR IOAN



Echipajul spre avion (S.





M. S. Regele Mihai I



Domnul Mareșal Ion Antonescu

AVIATORII CAVALERI AI ORDINULUI MIHAI VITEAZUL



Cpt. Cdor. av. Paul Landman



Cpt. av. Nicolae Nanu



Lt. av. Nicolae Polizu



Lt. av. Vasile Pretorian



Domnul Ministru General Gh. Jienescu



General escadră Gheorghiu Ermil



Cpt. Cdor. av. Al. Popişteanu



Cpt. av. Valentin Stănoscu



Lt. av Nicolae Micu



Cpt. av. Emil Georgescu



Lt. av. Enric Şeley



Lt. av. Vasile Claru



Lt. ing. av. Ion Lascu

„MOȘ NICOLAE"

De multe ori când scăpam din vâltoarea misiunilor mă gândeam la prietenii din celelalte Escadrile,

Altădată stăteam toți la un loc, mergeam în oraș și la un păhărel de vin bun vorbind verzi și uscate, nu ne gândeam la zilele ce vor veni. Acum însă prietenii dela celelalte Escadrile se găseau pe alte terenuri și dela începutul războiului nu ne mai văzusem.

„Moș Nicolae" gata de sbor... (S.M.P.)



Intr'o dimineață întâlnesc pe terenul de lucru pe adjutantul M., unul din bunii mei prieteni despre care nu mai știam nimic.

— Costică! Ce-i cu tine aici Costică?

— Ce să fie măi...

Și îmbrățișându-ne, ne-am sărutat frățește.

Ne uitam unul la altul și eram mulțumiți și fericiți că ne revedem.

— Și ești teafăr, Costică?!

— Uite după cum vezi. Sunt tot atât de întreg cum mă cunoști. Și apoi să nu ai nici o teamă. Nu mor eu cu una cu două.

— Dar ce cauți pela noi?

— Am venit să vă dau ajutor. Se spune că pe frontul vostru va fi o acțiune hotărâtoare.

— Și ce ai să faci?

— Nu știu. Nu am primit încă ordin de misiune.

— Vezi, fii atent... Pe aici pela noi se cam găsesc „Rățuște" (Rățuștele, adică avioanele de vânătoare roșii „Rata").

— Mai dă-le în colo de Rățuște, că până la urmă vor pieri. Par'că văd că se vor îneca în lacul Suhoz...

Din vorbă în vorbă, ne răsar în gând amintirile...

— Mă Costică, vom mai ajunge prin Craiova noastră?

— Sigur că da. Ajungem și vom trage un chef...

— Și vom mânca...

— Și vom mânca... Ce dracu vom mânca?

— O rață pe varză.

— Minunat, minunat!

In timpul când noi vorbeam se apropie de noi un ofițer.

— Adjutantul M. C.

— Ordonați!

— Pregătește-te, că pleci în misiune.

— Ce fel de misiune?

— Reglaj de artilerie.

Il petrec la avion.

— Ei, Costică, noroc și vezi de distruge câteva baterii rusești.

— Crezi că am să le iert? Orice baterie inamică distrusă ne apropie de Craiova și de rața pe varză.

Și Costică s'a îndreptat râzând spre avion.

După câteva minute avionul își luă sborul spre linia frontului. L-am urmărit până ce s'a pierdut în zare și apoi am plecat spre cort așteptându-mi rândul la misiune.

După două ore îl văd pe M. revenind spre aerodrom cu cinci avioane „Rata" după el.

Se auzeau mitralierele cum țăcăneau acolo sus. Desigur că Mitraliorul lui Costică nu-i va lăsa pe Ruși să țintească bine. Ajunși asupra aerodromului ciolovecii au încercat să atace avioanele depe teren, dar mitralierile noastre intrând în acțiune Rușii au plecat spre baza lor fără să ne pricinuiască vreo pagubă.

Pe drum însă, s'au întâlnit cu vânătorii noștri și trei din cei cinci ciolovecí s'au prăvălit la pământ. După câtva timp vine și M. la aterizare.

Ce este Costică?

— Mai nimic. Rușii mi-au făcut deosebita onoare de a mă însoți până acasă.

— Nu ai putut să rupi aripile unei „Rățuște"?

— Eu nu am putut... Dar n'ai nici o teamă că nu vor ajunge acasă.

— Cum?

— Am văzut vânătorii noștri îndreptându-se spre front. Cu siguranță că le vor întâlni.

Intr'una din zile, așteptând să plec în misiune întâlnesc spre drumul ce duce spre Tiraspol pe un locotenent din infanterie, prăfuit, nebărbierit de multe zile, cu cismele pline de glod, care totuși mergea fluerând un cântec săltăreț.

Il salut. Ofițerul se oprește, se uită la mine și îmi spune:

— Cred că nu o să te superi dacă o să-mi dai o lămurire?

— Ordonați domnule locotenent.

In depărtare se auzeau tunurile vărsându-și focul lor ucigător.

Locotenentul se întoarse spre front și surâzând mă întrebă:

— Mai este mult până la Baden?

— Un sfert de oră de mers agale.

Tunurile trăgeau mereu.

— Am să stau puțin jos. Nu stai?

Mă așez pe iarbă, gândind la canonada deslănțuită acolo la marginea Odesei.

— Vreau să aud tunurile de aici. Acolo în linia întâi parcă sgomotul este altfel. Și de aici nici nu se aude șueratul proectilului.

Și vreau să privesc în liniște pe „Moș Nicolae".

Moș Nicolae era avionul nostru. Așa îl botezaseră trupele terestre.

— Veniți din linia întâi? Il întreb eu.

— Da!

— Când trage artileria inamică, stați ascunși în groapă?

— Dacă este nevoie, da. Dar noi știm după șuer unde va cădea proectilul. Urechea ne spune dacă tirul artileriei ruse este bun, lung sau scurt.

— Ostașilor nu le este frică?

— Frică? De ce? Poate la început dar acum...

— Ești din aviație, nu?

— Da.

— Și avionul de colo îl cunoști?

— Da.

— Noi îl numim Moș Nicolae. Tare șugubăț mai este! Când vine deasupra liniilor, apoi când trece la inamic și când vedem că trag Rușii în el, totdeauna ne rugăm să scape. Dar Moș Nicolae este șmecher și scapă totdeauna. Sau când vedem avioanele rusești de vânătoare, câte cinci sau șase, ba uneori chiar mai multe, cum se reped spre el, începem să strigăm: „Haî Moș Nicolae! pleacă Moș Nicolae! lasă treaba acum, vii mai târziu".

Dar Moșul nu aude; stă acolo reglând tirul artileriei. Și apoi rușii încep să tragă... Dar și mitralierele moșului intră în acțiune. Atunci ne rugăm:

„Doamne, scapă-l pe Moș Nicolae!"

Și Dumnezeu ne ascultă ruga în totdeauna. Moș Nicolae își îndreaptă botul spre pământ și pică și pică până ce se ascunde în păpușoiu.

Isbucnesc în râs fără să vreau.

— Dece râzi?

— Cum se ascunde Moș Nicolae în păpușoiu?

— Cel puțin așa avem noi impresia, când dispare după deal sau după porumbiști. Câteodată când este atacat de avioanele rusești, Moș Nicolae dă jos câte un avion ciolovec, dar el nu cade nici odată.

— Păi cum o să cadă, dacă se ascunde în păpușoiu, răspund eu râzând.

— Iarăși râzi! Ascultă Domnule, dumneata l-ai văzut pe Moș Nicolae sburând la inamic, l-ai văzut cum este atacat de vânătoarea rusă?

— Domnule Adjutant, domnule Adjutant!

Intorcându-mă spre cel care mă striga, văd pe Sergentul Man, un foarte bun mitralior de bord, venind spre mine.

Sburătorii lui „Moș Nicolae" cercetează pe hartă, traseul de urmat.
(S. M.-P.)

— Ce este Man?

— Haideți, mergem în misiune.

— Ce fel de misiune?

— Reglaj de artilerie pe obiectivele 3 și 9.

— Bine Man, du-te și spune să dea drumul la avion. Vă las cu bine domnule locotenent.

Vasăzică, țineți drumul acesta și după un sfert de ceas ajungeți la Baden.

Avionul pornise. Cântecul drag al motorului mă chema la el. Il salut pe locotenent zâmbind și plec spre pasărea mea.

— Hei... Hallo... și pe ce avion sbori? strigă la mine ofițerul pe care de abia îl auziam din cauza motorului.

Intorc fața spre el și îi răspund țipând:

— Sbor pe Moș Nicolae.

— Pe Moș Nicolae?... Iartă-mă prietene, iartă-mă și noroc, noroc în sbor.

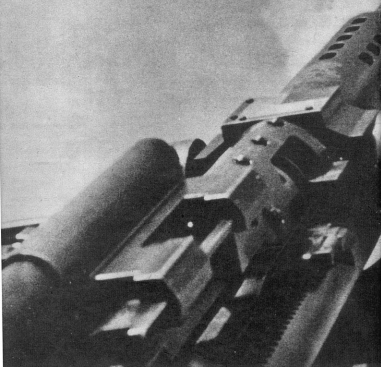
Noroc Moș Nicolae, noroc!

Adj. av. AL. ANGHEL

*) Fragment din manuscrisul „Păsări în războiu".

Fotografie luată de sburătorii de pe „Moș Nicolae".

POVESTEA



UNEI ȚEVI DE TUN

MĂ aflu pe un aerodrom de pe coasta Mării Negre, la o secție de antiaeriană...

Tunurile secției, în amplansamente podite cu cărămidă, stau de veghe. Avioanele rusești nu se hazardează până aici. Pândarul, cu ochianul în zare, nu raportează nimic.

Piesele secției lucesc în acest cadru idilic de primăvară infloritoare. Se odihnesc. Pare că stau in natura lor lungile pauze alternate cu perioade de activitate maximă. Parcă le văd fulgerând intr'o cadență rapidă contra monștrilor de oțel ce înaintează cu sgomot de fiare ruginite prin zăpezi și ceață. Servanții secției se strâng în jurul tunului Nr. I și povestesc isprăvile. Episoadele fac parte din numeroasele isprăvi cunoscute și necunoscute întâmplate în războiul de iarnă, când acest tun a luptat deodată, cu infanteria, cu blindatele, cu aviația inamică și cu cețurile complice ale stepei.

21 Noembrie 6 dimineața. — Tancurile rusești inaintau dinspre Gara Tincuța cu direcția spre Abganerova. Intre pozițiile infanteriei noastre și inamic era o apă cu un singur pod. Tancurile aveau un punct obligat de trecere. Trei tancuri de tip greu s'au pregătit să treacă podul in mare viteză. Rafalele tunului Nr. I Rheinmetall din secție incendiază două și mobilizează unul la câțiva metri de pod.

20 Ianuarie ora 5 jumătate dimineața. Trupa era în alarmă. Se anunțaseră numeroase tancuri ce inaintau. Tunul de 88 German trăgea de o oră. Tancurile care au scăpat inaintează. Bateria de 88 e în unghiu mort și nu mai putea trage cu eficacitate. Rămânea in sarcina secției să facă față situației. Comandantul secției trimite in recunoaștere pe serg. maj. Martoș Petru, cap. Marț Iosif și frt. Miloiu Alexandru. Patrula secției se intâlnește cu altă patrulă germană care comunică celei românești că la o distanță de circa 900 metri se găsesc ascunse 15 tancuri rusești gata de atac. Secția deschide focul. Tunul Nr. I a avut și aici partea leului. A imobilizat și incendiat 9 tancuri mijlocii la o distanță de 300 metri. Acum se odihnește. In jurul lui se leagănă ierburi înalte și câte o albină aurie se așează fără teamă pe țeava lui lucitoare. Povestea acestei țevi de tun nu s'a sfârșit. Mâine poimâine glasul lui va suna iar ca un trăznet neintrerupt, iar la gura lui va înflori o mișcătoare floare de foc.

Reporter de presă — Aero.
Serg. T. R. BĂLAN IOAN







Cpt. av. Georgescu Emil



Adj. av. Cordescu Petre

Cavaleri

ORDINULUI



Adj. av. Camencianu Eugen



Lt. av. ing. Lascu I.



Adj. şef av. Rădulescu



Adj. av. Greceanu N.



Adj. av. Lunguiescu C.



Cpt. av. Crihană G

44-45



ot. Cdor. av. Popişteanu Al. — Cpt. av. Manoliu Al. — (451) Lt. av. Popescu-Ciocănel Gh. — Adj. av. Pomuţ C.

VIRTUTEA AERONAUTIC

DIN FLOTILA I VÂNĂTOARE



v. Popescu C — Adj. av. Vinca Tiberiu — S. Lt. av. Maga Ion — Cpt. av. Ghica Marin

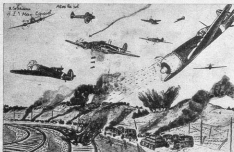


S. Lt. av. Brătianu Vintilă — Lt. av. Polizu N. — Adj. av. Mucenica I. — Cpt. av. Trandafirescu Virgil

Pentru tineret

> Nenorocirea este cel mai mare stăpân şi cel mai bun prieten al nostru. Ea ne învaţă sensul vieţii. Când suferim vom şti ceea ce *trebue* să ştim, vom crede ceea ce *trebue* să credem, vom face ceea ce *trebue* să facem şi vom fi ceea ce *trebue* să fim.
>
> *(Anatole France)*

Ţinta atinsă!, de N. Scheianu, cl. VII-a lic. Asan, Caracal,



Bombardierul, de Teohari M. Gherghel, abs. cl. primare.

In vizor! de Buiculescu A. cl. VI-a lic. com. N. Bălcescu, Bucureşti



RĂZBOIUL ȘI TECHNICA



22 Iunie 1941, prima zi a răsboiului sfânt; prima zi a marelui examen dat de I. A. R.

Din acea zi minunată, parcă aerul și-a schimbat proporția de oxigen. Dela ultimul muncitor până la Directorul General, toți — fără să li se fi spus o vorbă — au înțeles lozinca: „Muncă și spirit de sacrificiu, odihna după Victorie".

Nu trebue să uităm că la acea dată, toată aviația de observație, aproape toată aviația de legătură, 40% din aviația de bombardament și peste 75% din acea de vânătoare, era dotată cu material, celule și motoare I. A. R.

Tot acest material trebuia să meargă perfect, să facă misiuni, să fie reparat la timp și chiar înmulțit.

Incă înainte de începerea răsboiului, uzinele I. A. R. aveau organizat un serviciu de întreținere, a cărui misiune era în primul rând, să facă cunoscut tehnicienilor militari noul material I. A. R., apoi să remedieze la fața locului incidentele întâmplate; în fine, colaborând direct cu uzina, să se semnaleze pentru remediere, incidentele cari nu pot apare decât într'o utilizare intensă, cum este în unități.

Aviația este o armă prin excelență tehnică și nu oricine din acei cari privesc un avion de aproape sau de departe în sbor, poate să-și închipuie că dela materialul topit în furnal, până la minunata realizare, s'au consumat în medie 20.000 ore de lucru, adică lucrul unui om care ar lucra 10 ore pe zi, timp de 2000 zile, ceeace reprezintă mai mult de cinci ani.

In umbra fiecărui avion ce sboară, stă marea armată de tehnicieni cari cu mintea și mâna îl construesc și îl întrețin.

Intreținerea unui avion este foarte anevoioasă, și uzinele I. A. R. au avut sarcina să desăvârșească această întreținere, pentru ca, în colaborare cu personalul militar, să poată ține tefere, aripile tinerei noastre aviații.



Odată cu începerea răsboiului, aviația a fost împărțită pe terenurile de acțiune.

Două zile mai târziu, primul avion Savoia, de bombardament, amenajat în transport, decola dela I. A. R., pentru ca să poarte pe la toate unitățile de aviație ce pri miseră deja botezul focului, pe tehnicienii uzinelor și a SSA.

Apoi, fără încetare, cea mai strânsă legătură a fost menținută special pe calea aerului, realizând parcă o rețea de vase prin care colosul sburător de pe front își trăgea seva să poată trăi, din rădăcina rămasă în urmă departe de arșița focului de moarte, dela uzina din inima Carpaților neamului nostru.

Terenurile alese adhoc, oboseala piloților, înfrigurarea luptei, au provocat multe accidente cari făceau materialul indisponibil până la sosirea pieselor noui de înlocuire, și avioanele de transport cărau cele necesare.

Intr'o zi, o notă telefonică anunță că la un avion I. A. R.-80, s'a accidentat fuselajul (coca); imediat un fuselaj a fost încărcat într'un avion Savoia și încă înainte de prânzul aceleiași zile, fuselajul era la locul ordonat și un nou avion era în luptă.

Și astfel de note au fost primite des.

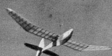
Zi de zi, frontul s'a îndepărtat pe alte meleaguri, nevoile au crescut și probleme noui s'au pus.

Apar primele blindaje cari se fac la uzină, apoi se transportă și se montează direct pe front, armament mai puternic, apărătoare contra prafului de pe stepele Eurasiei.

La toate problemele trebuesc găsite soluții rapide și radicale, apoi goana spre a le duce acolo departe unde se plămădește din genuni a doua înviere a neamului nostru.

Și tehnicienii I. A. R. și-au purtat voia bună, cunoștințele și modestia, dela malurile Nistrului străjuit de cetățile marelui Ștefan, până la acele ale Volgei despărțitoare de lumi, mereu gata, fără odihnă, cu mintea întreagă, toți oricând putând a răspunde cu lapidarul: „Misiunea a fost îndeplinită".







Lansarea aeromodelelor

IN LUMEA NOASTRA



Am rămas singur în dormitorul lung și întunecos de campanie.

Camarazii mei au plecat la sbor, udându-și obrazul cu apă din fântâna dela poartă, înșirându-se apoi — lanț de siluete sprintene — prin iarba argintată de rouă.

E abia patru dimineața și soarele dă să străpungă pâcla alburie dela orizont, tivind cu arămiu marginile nourilor trențuiți pe cortina albăstrue de deasupra.

Aripă la aripă, avioanele noastre stau cuminți în așteptare mulcomindu-și cântecul svâcnit al elicelor, ca treapădul de nerăbdare al armăsarilor, înaintea goanei de poștă.

Nu pot părăsi patul. Mi-e rău și n'am dormit toată noaptea.

Grijile mă chinuesc, vești rele mi-au venit de acasă.

Privesc prin fereastră aerodromul și-mi văd camarazii urcându-se în avioane, pe instructori luând loc în carlinga din față și decolând împreună.

Și astăzi se fac duble comenzi, instructorii nu au încă încredere în noi să ne lase singuri, să ne deslege aripile noastre de aripile lor, să putem bate numai noi cu ele.

De mult așteptăm ziua când ne vor da drumul la „simplă".

Dar nici astăzi nu sunt semne.

Toate avioanele au pe trupul lor două gămălii negre, capul instructorului și al elevului.

Le văd prin fereastră, le aud purtându-și cântecul motoarelor pe deasupra dormitorului meu, ascult fâlfâitul elicei și vuetul vântului printre aripi.

Oftez adânc și mă las cuprins de perne, în timp ce tâmplele-mi svâcnesc și febra îmi inundă în valuri ființa.

Năpădit de amărăciunea paserei care-și simte aripile rănite și nu-și poate lua sborul, încerc să dorm...

O mână caldă îmi umblă pe frunte și un glas prietenos îmi răsună la căpătâiu.

— Ce faci Dorule, cum te simți, ți-e mai bine?

— Tu erai Valter? Uite adormisem nițel. Ce mai e pe câmp?

— Am venit să-mi iau cascheta și ochelarii, fiindcă Nea Fany vrea să dea drumul la „simplă".

Știi că dacă sburăm astăzi singuri, suntem primii pe țară care eșim la simplă comandă.

Păcat că ești bolnav tocmai astăzi.

Ei, eu te las, fiindcă avionul e la punct.

— Succes Valter și ai grijă!

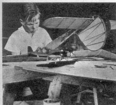
— Las' pe mine! Pa!

Mă uit în urma lui și sufletul mi se obidește mai mult.

Să aștepți luni de zile clipa pentru care te-ai pregătit, să te simți aproape stăpân



Ultimele directive...



Tânăr constructor de aeromodele lucrând cu sârg

pe avion şi să nu poţi sbura singur în ziua rezervată tuturor!

— Dar nu! simt că inima mea de sburător tânăr poate să bată şi mai tare, poate să birue o clipă boala şi slăbiciunea ei.

Mă ridic din pat, mă îmbrac în svâcnirea arzătoare a tâmplelor şi cu casheta în mână dau fuga pe câmp.

Capul îmi vâjâie, respiraţia mi-e grea, dar nu mă opresc şi ajung la punct salutat cu voioşie de camarazi.

Instructorul mă priveşte lung, cu ochii lui buni de părinte şi nu zice nimic. Pricepe ce vreau. Zâmbeşte a ameninţare şi-mi pune mâna pe umăr:

— Urcă-te Spulber!

Simt că Nea Fany îşi calcă pe inimă, fiindcă mă ştie bolnav şi n'ar trebui să-mi dea drumul la zbor, dar în bunătatea lui nu vrea să mă mâhnească.

Aplecat peste carlinga mea, îmi prinde curelele paraşutei, îmi face ultimele recomandări, apoi se îndepărtează şi cu fanionul alb îmi dă semnalul de decolare.

Mă încordez, privesc ţintă reperul din fund — un arbore singuratec — şi trag maneta de gaze în plin. Motorul se înfurie, elicea se învârteşte nebună trăgând după ea avionul, la început greoi, apoi din ce în ce mai repede, mai repede, alerg acum bine de tot, simt avionul uşor, e timpul să trag de manşe... şi iată-mă în aer.

Pământul fuge dedesubt, iau înălţime şi încep primul viraj pe dreapta.

Trebue să descriu un dreptunghiu mare de 200 m. apoi să aterizez.

Am timp să reflectez puţin.

Nici odată avionul nu mi-a părut atât de uşor, atât de suplu ca acum. Scăpasem în sfârşit de „tutela" instructorului, eram eu singurul stăpân al acestei păsări măestre care-mi asculta toate dorinţele şi străbătea pânzele albăstrii ale văzduhului, aşa cum îi ceream eu.

Dedesubt, ogoarele aleargă în urma mea, în fund Oltul îşi şerpueşte brâul argintiu.

Scot capul afară şi aerul rece îmi biciueşte obrajii, îmi răcoreşte pieptul, în care intră cu putere.

Privesc satele care filează în stânga mea şi mă gândesc cu milă la miile de oameni cari se vor fi târând pe scoarţa pământului, aglomerând oraşele şi purtându-şi nimicnicia pe paşii lor mărunţi, biete insecte blestemate cu un dram de inteligenţă mai mult.

Săgeţi în tâmple mă trezesc din reverie şi-mi amintesc că numai un sfert de ceas în urmă eram toropit de suferinţă, în patul încălzit de propria mea febră.

Simt că avionul ia altă direcţie şi ochii mi se întunecă.

Incep să-mi dau seama de efortul chinuitor pe care-l fac şi îngrijorarea se aşterne peste slăbiciunea care mă cuprinde iarăşi.

In neştire, zăresc aerodromul şi mă aşez pe direcţia de aterizare. Reduc motorul şi-mi iau panta care mă va readuce pe pământ.

Se face linişte. Singur fâlfâitul elicei se aude şi-mi asvârle în obraz pale de aer fierbinte dela motor.

Văd pământul venind spre mine, mult înainte punctul, instructorul sprijinit în fanionul alb şi mă simt urmărit de privirile lui încordate.

Puterile mă părăsesc, avionul se înfundă mereu, obiectele de pe sol se măresc din ce în ce, dinţii mi s'au încleştat, mâinile îmi sunt înţepenite pe comenzi.

Capul îmi vâjâie şi inima îmi bate cu putere.

Văd cum firele de iarbă... trebue să pun roţile... însă puţin... trag instinctiv de manşă... o zdruncinătură, apoi alerg pe câmp până în dreptul punctului. Tai contactul, motorul înţepeneşte şi văd cum fug băieţii spre mine.

Cineva se urcă pe avion, mâini mă cuprind de umeri, îmi caută mâinile şi aud ca prin vis strigăte:

— „Bravo! Bravo! Dorule! Ai sburat singur! Uraa!...

Simt mâna mare a instructorului cuprinzându-mă de după gât, mustaţa lui pe frunte, apoi linişte... linişte.

ION VALERIU POPA



Deasupra pantei...

Gata de aterizare

Sbor peste întinsul şesului



Armata de eliberare a Rusiei — care a ajuns până acum la tăria de 300.000 de soldaţi ruşi — a intrat în luptă.

Ea este comandată de generalul Vlassov, fostul comandant al armatei 37 sovietică, făcut prizonier de către germani în cursul bătăliei dela Kiev.

Pentru început, o brigadă din această armată, a curăţat spatele frontului german de cele 30 de bande de „partizani" aflaţi în pădurea dela Velikie-Luki.

(Gringoire)





ŞI cerul parcă e tot mai trist din zi în zi!... Nori grei, negri, plini de furia descătuşerii unei puteri supraomeneşti, se ridică odată cu revărsarea zorilor, dinspre N. E.

Nopţile's reci, întunecoase şi pline de groază şi mister.

Un clocot continuu de artilerie se ţese zi şi noapte pe linia frontului, care parcă se apropie tot mai mult. Sborurile de noapte ale aviaţiei inamice se execută în fiecare noapte şi adesea cu bombardamente. Aviaţia de vânătoare, foarte activă şi foarte multă de câteva zile, cutreeră zările după pradă, recunoaşte, bombardează şi mitraliază la sol coloanele şi toate trupele depe linia frontului, în orice loc şi situaţie s'ar găsi.

Efectul material nu-i mare în raport cu activitatea, cantitatea muniţiilor şi bombelor aruncate. Efectul moral însă e apreciabil. Din buletinul informativ, situaţia se prezintă destul de grav. Ieri seară misiunea Locot. av. Popescu Ciocănel pilot, Sublocot. av. Găbureanu Mircea Obs., şi Serg. Molner Stef. mitralior, au adus informaţii precise, că ruşii îngrămădesc forţe considerabile în sectorul M. Belosjorka.

Seara se lasă tristă şi mohorâtă. O noapte de plumb se întinde pe întreaga pustă. Ne ducem la culcare cu toţii. Câţi din noi vor apuca un nou apus de soare?!... Câţi vor mai aduna în visul lor pe cei scumpi şi dragi, din îndepărtata şi scumpa noastră Ţară?!...

E noaptea visurilor, noaptea revederilor scumpe, noaptea dorurilor şi a reculegerilor pentru fiecare, parcă mai mult ca oricând.

Rând pe rând apar dis de dimineaţă sburătorii la căsuţa unde ne împărtăşim necazurile şi bucuriile. Vin cu toţii mai de vreme ca oricând. Un zâmbet, o strângere de mână, întrebări şi răspunsuri, mai mult din priviri pe feţele tuturor. Vueşte zarea spre N. E...

Suntem în aşteptarea D-lui Lt. Comandor av. Th. Ciocârlan, Comandantul Escadrilei noastre, care ne va aduce veşti şi ordine dela Comandamentul Aero. Soseşte cu D-l Cpt. av. Georgescu C-tin şeful observatorilor. Face semn de adunarea personalului în sala observatorilor şi apoi ne spune: In sectorul M. Belosjorka au năvălit ruşii cu forţe superioare, trupe proaspete, tancuri, artilerie şi aviaţie.

Trebuie să se bombardeze poziţia de artilerie inamică, dela Est de satul M. Belosjorka, altfel situaţia se va complica mai mult. Trupele germane vin în ajutor, dar acum cu orice sacrificiu, trebuesc distruse bateriile duşmane.

Câteva clipe de gândire şi ne dă lista echipajelor. „Sunt dispus să fac orice schimbare, băieţi, în echipajele ce le-am fixat".

Cei numiţi, ne strângem în jurul hărţei şi împreună cu D-l Căpitan, trasăm itinerarul, aranjăm formaţia, stabilim direcţia de bombardament, comportarea în caz de atac, etc.

Motoarele cântă, aripile îşi scutură bruma nopţii, bombele clocesc sub aripi, mitralierele se uită chiorâş spre zările mohorâte, mândre că-şi vor cânta cântecul morţii, iar Comandantul Escadrilei se plimbă în sus şi în jos prin faţa aparatelor, mândru de ele, de unitatea lui, care n'a adus Ţării noastre scumpe şi dragi de departe, decât GLORIE şi ONOARE!...

E ora 8 şi 10, Sâmbătă 28 Sept. 1941.

Cincisprezece suflete se închid în carapacele sburătoare şi în formaţie de cocori, îşi iau sborul spre M. Belosjorka, după ce fac un tur de aerodrom. Ca întotdeauna, ochiul comandantului urmăreşte pe cei ce pleacă în misiune, până dispar în zare şi-i aşteaptă până apar din nou, numărându-i.

In sufletul lui se frământă acum fel de fel de întrebări şi răspunsuri: „Veni-vor toţi puii mei"?

Cerul e acoperit cam 3/10, plafon 4-500 m. Urcăm până la 1200 metri.

8,30'. — M. Belosjorka apare în zare scăldată în fum şi ceaţă uşoară. In dreapta noastră, la cca. 1000 m. 10 avioane de vânătoare ruseşti sboară spre Sud-West. Nu ne-au văzut. Tancurile noastre înaintează spre liziera de S. W. a satului M. Belosjorka în formaţie de atac, în număr de vreo 20, ca nişte monştri de oţel, în faţa cărora nu există obstacol. Artileria noastră trage rar peste M. Belosjorka, în poziţia artileriei inamice. Nori rari ies în calea noastră. Ochii scotocesc obiectivul. Artileria A. c. A. inamică ne primeşte cu un viu foc. Suntem foarte bine reperaţi. Srapnelele se sparg în toate părţile, sguduind avionul, iar parte din ele se sparg în jurul nostru, împroşcând schijele cari ne decorează aripile. Trec unul după altul proectilele trasoare pe lângă noi, înflorind în buchete de trandafiri roşii-gălbui, îmbrăcaţi în bucle de fum negru şi alb. Lărgim puţin formaţia, spre a face loc proectilelor tot mai dese. Zăresc obiectivul No. 1, dat prin ordinul de misiune. Sunt 4 baterii în acţiune, bine camuflate. Prin sat, spre liziera de N. E. a satului şi pe câmp, trupe şi maşini inamice cu direcţia spre S. W. Din dreapta şi de deasupra, apar vreo 10 avioane de vânătoare inamice după siluietă I. 17, care ne atacă succesiv, în fir, din faţă, apoi din toate părţile şi pe toate echipajele. Artileria A. c. A. a tăcut. Toţi mitraliorii noştri varsă foc în atacatori. Câteva secunde îmi mai trebuesc, să-mi pot lansa bombele. M'am hotărât: — voi bombarda primul obiectiv — dată fiind situaţia în care ne găseam. Fac semn pilotului, să continue sborul după cap, care se menţine pe direcţie cu toate că vânătorii ne atacă disperaţi. Nu-i pasă, în urma lui, toţi îl urmează. E Locot. Berindei. Se bucură de aceiaşi încredere în noi, ca şi noi în dânsul.

Viaţa ne e în cumpănă, împlinirea misiunei mai presus de orice. Imi dau seama că până la urmă tot vom fi prada lor, deci am ales datoria.

Incă o clipă, şi lansez bombele în dâră de câte 4 dela 1200 m. Urmăresc cu înfrigurare efectul. In spatele meu mitraliera lui Ciobanu clănţăne de zor.. Aruncându-mi ochii în dreapta, zăresc un vânător ce trage în plin asupra noastră. Nu mă pot stăpâni de emoţia instinctului de conservare şi bucuria nesfârşită produsă de frumosul tablou al bombelor ce explodase pe obiectiv.

Bateriile erau amestecate acum în focul, praful şi fumul bombelor mele şi ale camarazilor mei. O răsuflare adâncă îmi răcoreşte parcă sufletul. De acum, ce-o fi!...

COMUNISMUL INSEAMNĂ SINUCIDEREA IN MASSĂ — ŞI DINTR'O SINGURĂ LOVITURĂ — A UMANITĂŢII.

(LAMARTINE)



Virez spre obiectivul No. 2 odată cu formația. Pericolul e foarte mare, totuși ne preocupă comportarea în dansul luptei aeriene. Trage Dângă, uite-l că ne trece prin față. Mitraliera lui Dângă își cântă cântecul morții. Rusul virează scurt, și ne atacă din dreapta. Mitraliorul îl primește din față cu o ploaie de gloanțe, trase în plin. Trasoarele lui ne încadrase. Degajează. In câteva clipe, o altă cutie trece în locul celei golite de mitraliera lui Ciobanu. Alți 2 pică de sus vărsând ploaie de gloanțe. Virează scurt Dângă, uite-i deasupra noastră. Nu ne-au lovit. Ciobanu trage de zor. Pe sub noi trec foarte rar, așa că nu-mi pot întrebuința mitraliera prea mult. Unul din ei înclină, virează scurt și-și ia drumul vertiginos spre pământ. In stânga și în urma mea la 80-100 m. o jerbă de foc trece prin fuselajul avionului No. 9. E echipajul Locot. Vlăduț, adj. Șef. av. Ravaru Ioan și Sergent mitralior Ghețău Matei. Iși menține câteva clipe direcția de sbor, apoi pică în pantă de aterisare din ce în ce mai pronunțată Inima parcă-mi mai bătea, parcă nu. Am rămas câteva clipe cu ochii crispați, spre Crucea în flăcări ce scobora spre pământ, cu cei trei eroi, plecați pentru totdeauna din rândurile noastre. L'am zărit pe mitralior tot în picioare, trăgând în atacator. Trec printr'un pâlc de nori, și pierd pentru o clipă spectacolul. Vânătorii atacă de zor. Mii de gloanțe se îndreaptă în toate direcțiile. Incă unul dintre ei pică și dispare ca un bolid la verticală. Are acelaș destin ca și prada lui. Ceilalți se retrag, mai rămânând doar doi ce ne țin în foc dela distanță. Am intrat în nori, nu ne mai urmăresc. In stânga mea la vreo 200 metri virează spre înapoi avionul 89. E Locot. Berindei. Parcă-i caută pe toți și-i protejează ca o mamă. Ultimul salut a fost al lui lăsat celor scumpi și iubiți ai noștri, căzuți ca o cruce pe Altarul Patriei, pentru Cruce și o Nouă Românie.

Onoare și cinste vouă, scumpi camarazi! Vă vom răzbuna! Ochii mi se umezesc, plânsul mă îneacă, răzbunarea clocotește.

9.00'. — Aterisăm. Imi iese în cale D-l Comandor av. Popovici.

„Ce-i Romane"?... D-le Comandor, ne-am făcut datoria conform ordinului dat. Dela noi un echipaj în flăcări, dela ei două.

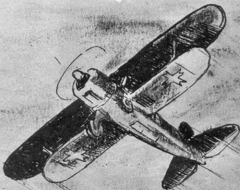
Obiectivele bombardate în plin. Prin mâna-i caldă îi simt durerea inimii pentru cei duși, iar printre lacrimi murmură: — „Așa-i războiul!"... Mai departe, D-l Comandor Ciocârlan aflase dela ceilalți rezultatul. Ascultă, și plânge, dar ne încurajează. Adjutantul aviator Ilie C-tin rănit, cu aparatele de bord și rezervorul distruse aduce avionul în bune condițiuni pe teren, cu piciorul stâng lovit în 2 locuri, fața plină de schijele proectilelor trase de av. inamic, aparatele de bord distruse aproape toate și cu foc la bord.

Focul inimii lui a fost mai presus decât focul ucigaș al nelegiuiților!

Și'n amurgul serii, când pe câmpul de luptă se lasă noaptea pe'ntinsul pustei ucrainiene, închizând pleoapele atâtor Eroi trecuți în lumea celor eterne, în sufletele noastre se aprinde din flacăra cenușei Lor, candela durerii, amintirii și a dorului de răzbunare pentru camarazii Lt. av. Vlăduț, Adj. șef av. Ravaru și Serg. Ghețău.

Bobul de grâu, dacă nu moare putrezind, nu dă rod însutit! Sufletele Lor le-a aruncat Țara în pământ bun, din ele va înflori o nouă și indestructibilă Românie! Cenușa Lor, înfrățită și după moarte, a coborât în acelaș sicriu, în cimitirul Eroilor din Niș. Sierogaje aproape de Nipru, sub aceiași Cruce creștinească, așteptând ziua sf. a reînhumării în sânul Patriei scumpe de departe, pentru care și-au dat viața.

Onoare, Cinste și Glorie Lor!





Instructorii români, alături de camarazii lor germani, la start, la școala de la Hornberg



WOLF HIRTH, marele as și doctrinar al sborului fără motor în carlinga unui KLEMM. Cu toate că nu are decât un singur picior, aceasta nu l-a împiedicat să dețină cele mai mari recorduri.

In anul 1929, iese învingător la concursul internațional dela Vauville Franța, de sbor fără motor, câștigând cele patru premii I, clasându-se astfel în rândul celor mai de seamă planoriști. In anii următori se remarcă în sborul cu motor executând un raid în Islanda pe un KLEMM de 40 H. P.

In anul 1930, câștigă recordul american de înălțime și distanță, în sborul fără motor și cu acest prilej arată pentru prima dată utilizarea curenților ascendenți termici, pentru sborul plutit.

In anul 1931, realizează un sbor plutit peste New-York, după ce se lansase cu sandow-ul depe malul râului Hudson. Intre timp, realizează un record de durată cu planorul în Anglia și sboruri de propagandă în Belgia. Este primul care ajunge la Rin cu planorul, cu 195 Km. și este primul planorist d i s t i n s cu insigna de argint pentru performanțe.

In anul 1934, la partea la expediția institutului german de cercetări, în America de Sud. In concursul dela Röhn, el trece pentru prima dată peste 300 Km., ajungând la Görlitz (352 Km.) și tot pentru prima dată efectuează traseul Wasserkuppe — Oechsenberg și retur.

*

In anul 1935, la Wasserkuppe, Hirth avea deja porecla de „bătrânul domn", cu toate acestea sboară 420 Km. la Zlabings, în Cehoslovacia, iar în toamna acelui an pleacă în Japonia, pentru a introduce și acolo planorismul.

In anul 1938, stabilește iarăși o frumoasă performanță de sbor cu motor, parcurgând cu un BUKER-JUNGMANN, dela Stutgartt la Yohannesburg, în Africa de Sud, în 80 ore de sbor. Cu acest prilej s'a interesat de tânăra mișcare planoristă din acea regiune.

Alături de succesele sale de sburător, stă și activitatea sa de constructor. In colaborare cu uzinele Schneider, a dat la iveală renumitul „GRUNAU BABY", și nu mult după aceea biplasul „GRUNAU 8".

Cele mai cunoscute creații ale sale sunt însă planoarele de performanță: „Moazagotte și Minimos", precum și biplasul — côte-à-côte — „Gö 4".

A avut și o mare activitate ca instructor de sbor, în care timp a inițiat sute de elevi, în arta sborului fără motor și mulți sunt maeștrii care au ieșit din mâinile lui.

EROISMUL aviației germane, pus în serviciul nu numai al patriei sale ci al întregei culturi umane, uimind lumea, a făcut să se nască și întrebarea: „Cum a fost educată aviația germană?"

Răspunsul nu poate fi altul decât că la nici unul din popoarele lumii, nu primește aviatorul o instrucție preaviatică atât de temeinică, de lungă durată și după un program atât de bine întocmit, ca în Germania.

Instrucția preaviatică este deci temelia pe care s'a clădit și se reazimă și azi, forța aeriană germană. Cel ce dorește să îmbrățișeze cariera de sburător, trebue să posede o instrucție preaviatică de cel puțin 6 — 8 ani. Aceasta, pentrucă se pretinde dela un soldat de aviație muncă maximă și cunoștințe tehnice multilaterale, care nu se pot realiza temeinic în timpul stagiului militar.

De aci a rezultat necesitatea de a se încadra generația tânără în aviație, din fragedă copilărie, aceasta, pentru a putea fi pregătit viitorul sburător cât mai temeinic și cât mai bine, în vederea misiunilor speciale de instrucție, pe care le va primi în timpul stagiului militar.

Afară de aceasta, printr'o încadrare timpurie, viitorii sburători pot fi selecționați ani dearândul și numai cei apți pot găsi drumul spre cadrele aviației.

Deci, pregătirea preaviatică, fiind misiunea cea mai importantă pe care o rezolvă Corpul Aerian N. S., are ca scop:

Pregătirea p



D. Ministru Subsecretar de Stat, General de Esc. Av. Jienescu Gh., General de Esc. Av. Ionescu Emanoil, C-dor ing. Marcu V., Doctor Horia Dumitrescu, directorul Inst. de Ed. Fizică la brevetarea studenților și studentelor Inst. de Ed. Fizică.

— Să asigure generaţia tânără, bine pregătită pentru cadrele aviaţiei şi,

— Selecţia elementelor celor mai valoroase.

Acum ne putem da seama destul de uşor dece Germania posedă cea mai puternică aviaţie.

Aviaţia noastră, fiind astăzi sub influenţa doctrinei germane, luptând alături de puternica armată a Reichului, contra bolşevismului; fiind dotaţi cu acelaşi material şi utilizând aceleaşi metode de luptă — *este natural ca şi în domeniul instrucţiei preaviatice să fim sub influenţa educaţiei preaviatice germane.*

Domnul Ministru al Aerului, General de Escadră aviator Jienescu Gheorghe, a arătat din primul moment când a venit la conducerea acestui Departament *un deosebit interes şi o permanentă preocupare,* în formarea spiritului aviatic al tineretului nostru, urmărind îndeaproape selecţionarea elementelor celor mai valoroase pentru aviaţie.

In anul 1941, Domnia-Sa triplează bugetul necesar pregătirii tineretului aviatic uşurând în modul acesta foarte mult sarcinele ce le reveneau asociaţiilor aviatice şi aerocluburilor.

Pentru a da o extindere mai mare şi mai temeinică instrucţiei preaviatice, Domnul Ministru al Aerului a căutat dela început a folosi la maximum experienţa germană căpătată în acest domeniu; având şi neprecupeţitul concurs al Ataşatului Aeronautic al Legaţiei Germane, Domnul General de Escadră aviator Gerstenberg, care timp de doi ani, înainte de a veni ataşat aeronautic în România, a fost şeful comandamentului Uniunei Sportive Aviatice Germane (Deutsche Luftsportverband).

In acest scop, pentru a se trece cât mai neîntârziat la organizarea instrucţiei preaviatice la noi, sunt trimis în Germania în toamna anului 1941, pentru a vedea organizarea şi funcţionarea şcolilor din Corpul Aerian Naţional Socialist, care are ca misiune principală „instrucţia preaviatică a tineretului german".

In primăvara anului 1942, este invitat la noi marele as şi doctrinar al sborului fără motor Wolf Hirth, pentru a-şi da părerea asupra organizării şcolilor de sbor fără motor la noi, şcoli ce urmau să-şi înceapă activitatea în acest an.

Timp de 4 zile, am vizitat şcolile şi terenurile de sbor fără motor dela Cuteni (Iaşi), Câmpina, Sf. Petru, Arad, Mocrea (Arad), Brad, dându-se indicaţiuni din cele mai preţioase cu privire la posibilităţile şi metodele de instrucţie ce pot fi utilizate la fiecare din aceste şcoli.

O lună mai târziu, soseşte la noi în ţară Domnul Ministerial Dirigent Azndt, din Ministerul Aerului Reichului — Direcţia Aeronauticei Comerciale, pentru a vizita şcolile noastre civile de pilotaj ce se găseau în plină activitate. Cu acest prilej vizitează şcoala dela Giuleşti, unde se instruiau studenţii dela Academia de Educaţie Fizică, în vederea formării lor ca instructori de sbor, precum şi şcolile de la Câmpina şi Sân-Petru.

Tot în acest an, în luna Septemvrie, sunt trimis pentru a doua oară în Germania, cu o serie de instructori, unde timp de trei luni am fost instruiţi în metodele şi procedeele de instrucţie preaviatică, folosite în şcolile Corpului Aerian N. S. şi formaţi în special ca piloţi în remorcaj la avion, remorcajul fiind considerat astăzi în progresiunea instrucţiei preaviatice: — *ultima fază* de instrucţie şi selecţionare a *piloţilor cu motor; şi prima fază* în formarea ca piloţi pentru pilotarea planoarelor multiplase (de transport).

In aceeaşi lună în urma invitaţiei făcută prin Domnul Ministerial Dirigent Azndt, soseşte în ţară Oberführer Kunz Iosif, şeful secţiei de instrucţie din Corpul Aerian N. S., împreună cu instructorul de sbor german Marsen, specialist în remorcaj la avion, care urma să rămână la noi timp de două luni, pentru a forma şi în ţară o serie de instructori în remorcaj. Din cauza timpului nefavorabil, şcoala nu s'a putut termina decât în primăvara anului acesta.

Noua organizaţie educativă a Tineretului Aviatic Român (T A R) este după cum am văzut, *sub influenţa educaţiei germane* şi instrucţia se face conform programelor şi instrucţiunilor ce sunt aplicate în Corpul Aerian N. S.

Pentru a fi de un real folos camarazilor, care azi sunt la conducerea acestor şcoli şi a tuturor ce sunt chemaţi a contribui la educaţia Tineretului Aviatic Român, *voiu căuta să arăt:*

— Istoricul instrucţiei preaviatice în Germania.

— Programul de formare al Corpului Aerian N. S. pentru pregătirea preaviatică.

— Metodele şi procedeele aplicate, precum şi programele de instrucţie utilizate în pregătirea preaviatică a tineretului german.

— Calităţile şi îndatoririle ce se cer unui instructor, în instrucţia preaviatică.

— Modul cum se execută sborul fără motor în remorcaj la avion.

— Şcoala şi Universitatea ca protectoare a generaţiei tinere de aviatori.

Aceasta pentru a putea integra Tineretul Aviatic Român — în felul nostru şi într'un ritm progresiv în spiritualitatea şi educaţia tineretului aviatic german.

Cpt. av. PATRU M. MIRCEA
Şc. Sup. de Război

PROBLEMĂ POLIŢISTĂ

Un om a fost arestat în momentul când încerca să spargă un distribuitor automat de alimente.

— „Nu este exact! In momentul arestării mele tocmai mă pregăteam să introduc în automat o monedă de 20 de lei pentru a căpăta nişte bomboane" spuse individul.

Este percheziţionat şi se găseşte asupra lui: 2 hârtii de câte o sută de lei, 1 piesă de 200 lei, o daltă şi o bucată de sârmă groasă. Individul pretinde că a întrebuinţat aceste două din urmă obiecte pentru a-şi repara bicicleta...

— „Cu toate astea, ai încercat să forţezi automatul" îi spune comisarul?

Care sunt probele comisarului?

(Răspunsul îl găsiţi într'o parte oarecare a revistei).

...eaviatică a tineretului



...ţii şi studentele de la Academia de Educaţie Fizică la şcoala de sbor fără motor Giuleşti.

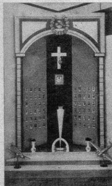


In primele două rânduri se văd instructorii români, de la stânga la dreapta, (Cottescu, Bogdan, Blebea, Bucur, Cârstoiu), alături de camarazii lor germani, la Reichssegelflieger-schule Hornberg, unde au fost specializaţi în instrucţia remorcajului la avion.

Informaţiuni

Sburători! Revista „Aripi Româneşti" este publicaţiunea glorioaselor voastre fapte de arme. Cei de acasă — pentru liniştea cărora luptaţi — au dorinţa şi datoria de a vă cunoaşte şi de a vă păstra în memoria, inima şi gândul lor, iar voi obligaţiunea de a vă învinge o modestie dăunătoare propagandei ce se face în ţară şi peste hotare, a contribuţiei româneşti în acest război sfânt.

Apelul nostru se îndreaptă către toţi sburătorii care au avut cel puţin o misiune de război — o ieşire la inamic nu înseamnă un „fapt divers" — cu rugămintea de a ne trimite la redacţie: fotografia, numărul misiunilor executate la inamic, faptele de arme mai importante şi decoraţiunile de război obţinute.



„COLŢUL EROILOR" LA FLOTILA I BOMBARDAMENT

✱

SOLUŢIA PROBLEMEI POLIŢISTE PUBLICATĂ LA PAGINA „PENTRU TINERET"

Dacă hoţul ar fi avut intenţia să introducă în automat o monedă de 20 lei, s'ar fi găsit această monedă asupra lui. Deci individul a minţit şi în consecinţă este arestat.

✱

MINCIUNILE BOLŞEVICE!

Toate ocolurile şi toate zig-zagurile tacticei noastre nu au decât un singur scop: revoluţia mondială!

(Dimitroff, unul din şefii disolvatei Internaţionale a III-a...

✱

Dacă Kominternul poate fi disolvat de către deciziunea unui singur om, nimic nu împiedică ca el să fie restabilit — dintr'un moment într'altul — pe aceeaş cale...

(Ziarul „New Chronicle")

✱

Dacă disolvarea Internaţionalei III-a este o realitate, atunci toate partidele comuniste trebue să tragă concluzia logică a acestui fapt, disolvându-se la rândul lor!

(Ziarul „Daily Mail")

✱

Disolvarea Kominternului este o manevră a lui Stalin pentru a risipi teama pe care unele ţări o au faţă de U.R.S.S. şi pentru a face să progreseze revoluţia mondială odată răsboiul terminat. Dealtfel comuniştii din întreaga lume vor continua să opereze la ordinele Moscovei.

Kominternul este în adormire, însă comunismul continuă!

(Carnejo, şeful partidului comunist Peruvian)

✱

CONCURSUL REGIONAL DE AEROMODELE

Braşov 3 — 4 IULIE 1943

In zilele de 3 şi 4 Iulie 1943, a avut loc primul concurs de aeromodele din acest an. Concursul s'a desfăşurat pe terenul şcoalei de sbor fără motor dela Sân Petru Braşov fiind organizat de aeroclubul Braşov în colaborare cu tineretul aviatic român.

Entuziasmul şi dorinţa de afirmare a tinerilor aeromodelişti nu s'au desminţit nici cu această ocazie.

Numărul mare al aeromodeliştilor şi calitatea aeromodelelor prezentate la start au demonstrat progresul netăgăduit al tânărului aeromodelism românesc.

S'au înscris la concurs 97 concurenţi cu 26 însoţitori cari au prezentat la start 21 aeromodele cu motor cu benzină; 13 aeromodele cu motor cu cauciuc şi 194 aeromodele ‚planoare. Dintre acestea s'au clasat la sbor 13 aeromodele cu motor cu benzină; 4 aeromodele cu motor de cauciuc şi 113 aeromodele planoare obţinând următoarele rezultate:

a) *La aeromodelele cu motor cu benzină:*

Premiul I — şi Cupa ROGIFER TOHAN — d-na Lucreţia Hangea, instructoră aeromodelistă la Centrul Naţional de aeromodele Bucureşti cu un motomodel construit după planul original al instructorului aeromodelist Crăciunescu Ion, realizat în atelierele C.N.A. şi cu care s'a obţinut un sbor de 18'44", după care aeromodelul a dispărut într'un nor la cca. 10 km. depărtare şi la înălţime de 1800 m.

Aeromodelul a fost găsit a doua zi la poalele muntelui Găina după indicaţiunile primite dela posturile de apărare antiaeriană cari au urmărit tot timpul sborul aeromodelului cu dispozitivele de ascultare.

D-na Lucreţia Hangea prin performanţa realizată cu modelul construit de d-sa, obţine pentru C.N.A. cupa ROGIFER-TOHAN.

Premiul II. — Aeroclubul Braşov cu un model construit de Gliga Emil cu un aeromodel tip Goldhan (german) care a realizat un sbor de 16'10", după care a dispărut în zare la cca. 8 km. şi o înălţime de 1500 m.

Premiul III. — Moldoveanu Anania dela Centrul Naţional de Aeromodele cu un motomodel concepţie originală proprie realizată de concurent la C.N.A. cu un sbor de 14'43",5 după care aeromodelul s'a pierdut, după creasta unei păduri la cca. 5 km. depărtare.

Premiul IV. — Baciu Vasile dela aeroclubul Braşov cu un motomodel tip Ulsen (german) care a realizat un sbor de 8'7".

b) *La aeromodele cu motor de cauciuc:*

Premiul I. — Ştefan Ioan, fost instructor la C.N.A., actualmente venit în concediu de pe front cu un aeromodel concepţie originală realizat la C.N.A. cu un sbor de 1'27",6.

Premiul II. — Moldoveanu Anania dela Centrul Naţional de Aeromodele cu un aeromodel concepţie originală realizat la C.N.A., care a realizat un sbor de 1'15".

Premiul III. — Bălănescu Victor dela Centrul Naţional de Aeromodele cu un aeromodel tip rekord (german) care a realizat un sbor de 1'11".

Premiul IV. — Woina W. amator (polonez) cu un aeromodel original cu care a realizat un sbor de 37",5.

c) *La aeromodele planoare:*

Premiul I — şi Cupa Rogifer Tohan, Săbău Ion dela Cercul de Aeromodele al Aeroclubului Braşov cu un model tip „Rohn II" (german), care a realizat un sbor de 7'35".

Prin performanţa realizată, aeromodelistul Săbău Ion câştigă pentru Cercul de Aeromodele Braşov Cupa Rogifer Tohan prin aeromodele planoare.

Premiul II. — Mold Gheorghe de la Cercul de aeromodele C.F.R. Arad cu un aeromodel concepţie originală cu care s'a realizat un sbor de 4'23",6 — după care aeromodelul a dispărut după coama unui deal.

Premiul III. — Drăghici Victor dela Cercul de Aeromodele al Centrului Naţional de Aeromodele Bucureşti cu un aeromodel tip „Rohn I" (german) cu care s'a realizat un sbor de 2'53".

Premiul IV. — Mândru Ovidiu dela Cercul de Aeromodele al Aeroclubului Braşov cu un aeromodel tip „Reiher" (german) cu care a realizat un sbor de 2'41",3.

Rezultatele obţinute în special la aeromodelele cu motor cu benzină, dovedesc superioritatea tehnică a construcţiilor româneşti în domeniul aeromodelismului realizate la CENTRUL NAŢIONAL DE AEROMODELE, realizări care se situiază la nivelul construcţiilor din ţările străine cu o mult mai veche tradiţie în acest domeniu de mare valoare atât pentru propaganda aviatică cât şi pentru instrucţia preaviatică a tineretului.

CĂPITAN COMANDOR AVIATOR

IOSIFESCU

(Urmare din pag. 7)

care nu are decât o lozincă: datoria pentru Patrie.

Este decorat cu mai multe ordine de bravură române și germane și a fost propus — împreună cu alți 7 subalterni din eroicul său grup — la înalta distincție „Mihai Viteazul”.

Un om întreg, sburător de elită, un ostaș vrednic: acesta este Căpitan Comandorul aviator Iosifescu.

AL. D.

LOCOTENENTUL

ENRIC ȘELEY

(Urmare din pag. 7)

ce bombardierele însoțite își îndepliniseră misiunea, Șeley cu ai lui dau o raită pe la Gildendorf. Aci, cinci bombardiere și douăzeci de vânători dușmani, care atacau, dela mică înălțime trupele noastre.

— Pe ei fraților!... Cu efect și desigur în fir indian...

Intr'adevăr, pe ei... Dar bombardierele tovarășilor au ștets-o rapid... Lupta s'a dat cu vânătorii... In câteva minute formația dușmană este răspândită, doi sioloveci sar în așchii la pământ, iar Șeley, cu elicea spartă, cu avionul ciuruit, se întoarce acasă. Teafăr și victorios. Dar pentrucă socotelele trebuia să fie cât mai rotunde, aproape de cele mai de lama, într'un avion roșu care-i atinge cu un glonț un cilindru al motorului.

Șeley, sburător de rață, pune totuși avionul la pământ în bune condițiuni...

Dar cele 57 misiuni executate de sburătorul nostru la inamic, sunt pline de asemenea fapte de bravură. Toate, strânse mănunchiu, fac un bloc de vajnică atitudine sburătorească, de neînfricată lepădare de sine, care au adus pe pieptul bravului ostaș-sburător, ordinele „Mihai Viteazul”, „Virtutea Aeronautică” gradul cavaler, „Crucea de fier” și „Coroana României cu spade”.

Acum Șeley, întors victorios acasă, s'a apucat de... carte ca un sârguincios școler ce se află: este student la politehnică... Va fi având și școala asta a lui un rost... Desigur, unul de viitor...

LADMISS ANDREESCU

MEDIC COLONEL DR.

ION DOBREANU

(Urmare din pag. 7)

sufragiu al unor sentimente de dragoste și de înaltă recunoștință.

De aceea, azi când pleacă din rândurile unei arme pe care a iubit-o — și a cărei luptă îl va face să sufere mult timp, pentrucă este un incorigibil sentimental — gândul nostru al tuturor al sburătorilor tineri sau bătrâni, activi sau de rezervă, îl urmează pe noul drum și-l asigură de o duioasă amintire.

Rândurile de caldă simpatie, prilejuite de plecarea sa din cadrele active, își au rostul lor în această pagină rezervată cavalerilor „Aripilor românești în luptă”, și dr. colonel Dobreanu a muncit și a luptat o întreagă viață pentru sănătatea „Aripilor Românești”.

AL. DEMETRESCU

Numărul viitor al revistei „Aripi Românești” va apare la 25 August 1943, în condițiunile obișnuite de grafică și redactare

„ARIPI ROMANEȘTI" Organ oficial de propagandă al Subsecretariatului de Stat al Aerului. Redacția și Administrația: Str. Sărindar Nr. 9 et. I Telefon: 3.45.28, cont cec: 1334.

Director: Comandor av. rtg. AL. DEMETRESCU. Redactori: NICOLAE LADMISS ANDREESCU și GION.

Costul abonamentelor: intreprinderi, fabrici, instituțiuni de Stat și particulare, de sprijin: dela lei 5000, obișnuite: lei 1500 anual. Pentru particulari: lei 480 anual. Un exemplar lei 20.

Tipografia Soc. Națională de Editură și Arte Grafice „DACIA TRAIANĂ", București Str. Sărindar, 5-7-9. Inmatriculată sub Nr. 156942 la Reg. Of. Com. București. — Tipărită în ziua de 20 VII-943.

Taxa poștală plătită în numerar conform aprobării Nr. 235920/1943 a Direcției Generale P. T. T.

Acum 75 ani s'a înzestrat orașul Bucureștí cu o uzină pentru producerea gazului prin distilarea cărbunilor și cu o rețea de distribuție pentru luminatul străzilor și al locuințelor.

Concesionara fabricației și distribuției gazului a fost Societatea de Gaz și de Electricitate care pe vremea aceea era numai „de gaz".

Inființarea acestui serviciu a însemnat un pas foarte mare spre progres, căci până atunci se folosea la luminat numai uleiu, lumânări de seu și petrolul.

Despre electricitate nici nu putea fi vorba, căci primele instalații din lume s'au pus în funcțiune abea pe la 1880.

Uzina de gaz a fost construită la Filaret, pe lângă smârcurile unde se găsește astăzi Parcul Carol I. In cursul timpului s'au făcut ameliorări și măriri, iar rețeaua a fost extinsă la peste 300 km. lungime.

Acest gaz, care trebuia fabricat parte cu cărbuni străini, parte cu cărbuni din țară, a fost folosit în cea mai mare parte numai pentru luminat.

Bogăția regiunii petrolifere în gaze de sonde și a Ardealului în gaz metan au condus Societatea Generală de Gaz și Electricitate la proectul alimentării Capitalei cu asemenea combustibili.

După multe eforturi neisbutite, încercate în curs de aproape 10 ani, s'a ajuns în 1943 a se decide să se aducă gazul natural la București, Societății Generale de Gaz și de Electricitate încredințându-i-se rolul de a-l distribui pe baza Decretului-Lege Nr. 777/42, publicat în Monitorul Oficial Nr. 256 din 20 Oct. 1941.

In baza acestei legi s'au început lucrările.

Ce cuprinde proectul? Gazul provine din câmpurile Mănești-Vlădeni, singurele zăcăminte de gaz natural (metan) neasociat cu petrolul, explorate până acum din vechiul regat.

Dela sonde transportul se face printr'o conductă de 323/368 mm., instalată și exploatată de Regia Autonomă C.F.R.

Gazul sosește în București la Stăvilarul Ciurel pe Dâmbovița, cu *mare presiune* (putând să ajungă până la cca. 30 atm.). In astfel de condițiuni el nu poate să fie transportat prin oraș și deaceea presiunea este redusă într'o stație automată de reglare deocamdată la cca. 3-4 atm.

De aci înainte gazul este introdus în rețeaua numită de *medie presiune*, având diametrul exterior de 622 mm. Această rețea formează un inel ce trece prin apropierea industriilor și nu este prea îndepărtat de centrul de consum menajer al orașului.

Inelul are două diagonale cari servesc pentru echilibrarea presiunei.

Din acest sistem principal de circulație se vor desprinde numeroase ramificații destinate să alimenteze industriile, consumatorii mari și stațiile automate de sector. In aceste stațiuni presiunea va fi încăodată redusă, și va fi trimis într'o rețea așa numită de *joasă presiune* din care se vor alimenta în special micile locuințe.

Pentru fiecare consumator care este legat la rețeaua de medie presiune trebue să se instaleze câte o stație automată de reglarea presiunei.

In linii generale proectul de distribuția gazului în București se compune din instalațiunile mai sus arătate. Pe rețea se găsesc însă aparate diferite necesare distribuției: vane, sifoane, piese de dilatare, etc., cari trebuesc toate socotite și așezate din vreme la locul lor.

Instalarea rețelei de distribuția gazului în București este foarte grea din cauza că în subsolul străzilor se găsesc foarte multe instalațiuni despre cari puțini au cea mai mică ideie. Acestea sunt instalațiunile celorlalte servicii publice ale Capitalei: electricitate, apa, canalul, telegraful, telefonul, tramvaie și căi ferate.

Toate acestea sunt piedici în calea așezării conductei de distribuție. Conducta principală de medie presiune are un diametru de 622 mm. cântărind pe metru 165 kg. Nu este lesne să faci loc unei asemenea conducte când subsolul e plin de tot felul de canale și cabluri.

Prin legea Nr. 777/42 Societatea Generală de Gaz și de Electricitate este obligată să înceapă distribuția în termen de 120 zile lucrătoare, după sosirea întregului material. Deși acest material nu a sosit încă în întregime, prima parte a rețelei a putut să fie pusă în funcțiune în luna Iunie 1943, în numai 47 zile lucrătoare și să alimenteze cu gaz Uzina Grozăvești.

Această uzină, cea mai mare din țară, a folosit până acum păcură, consumând anual cca. 60.000 tone, adică conținutul a vreo 120 trenuri.

Prin introducerea gazului natural se va economisi combustibilul lichid cerut pentru alte nevoi ale țării.

Alimentarea Capitalei cu gaz din regiunea Mănești-Vlădeni este numai prima etapă.

Deocamdată vor trebui începute lucrările, așa cum prevede Legea Nr. 777/42 pentru construirea unei conducte care plecând din Ardeal (regiunea Botorca) va aduce la București gazul metan din Transilvania, ceeace va permite a se satisface toate nevoile de gaz ale orașului nostru.

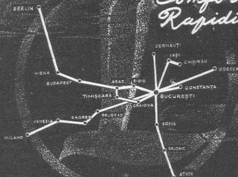
După cum la 1868 introducerea gazului artificial a însemnat un pas mare spre progres, tot așa astăzi, după trei sferturi de veac, aducerea gazului natural reprezintă un act de cea mai mare importanță pentru Capitală.

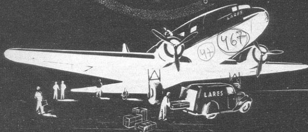
Societatea Generală de Gaz și de Electricitate totdeauna în serviciul interesului public, și-a făcut și de această dată deplina datorie pentru mai binele locuitorilor Municipiului București.

LINII AERIENE
INTERNE şi
INTERNAŢIONALE

1943

Siguranţa
Comfort
Rapiditate





LARES

LINIILE AERIENE ROMÂNE EXPLOATATE CU STATUL



Adj. av. TIBERIU VINCA

Român din Țara Moților

16 AVIOANE BOLȘEVICE DOBORITE

(Citiți articolul din interior)